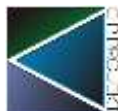




Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



OPRACOWANIE PROJEKTU PLANU ZAGODPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA CZĘŚCI MORZA TERYTORIALNEGO ORAZ MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH W OBSZARZE KOMPETENCJI DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO:

CZĘŚĆ E – PORT MORSKI W TRZEBIEŻY – STUDIUM UWARUNKOWAŃ

Zamawiający:

Urząd Morski w Szczecinie
Plac Stefana Batorego 4
70-207 Szczecin

Wykonawca:

G.P. PROJEKT Paweł Żebrowski
Aleja Zdobywców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Wałcz

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie
w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/19/17 z dnia 27 listopada 2017 r. w Szczecinie

Szczecin grudzień 2017 r.

Zamawiający:

Skarb Państwa – rep. przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
Urząd Morski w Szczecinie
Plac Stefana Batorego 4
70-207 Szczecin

Wykonawca:

G.P. PROJEKT Paweł Żebrowski
Aleja Zdobywców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Wałcz

Opracowanie projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko: część E – Port Morski w Trzebieży – Studium uwarunkowań opracował zespół autorski pod kierunkiem Pawła Żebrowskiego w składzie:

- Piotr Kowalski
- Przemysław Czerniejewski
- Marcin Gontarek
- Aleksandra Mikulska
- Agnieszka Zalewska
- Katarzyna Milc – Żebrowska

Zespół autorski dziękuje za wsparcie i współpracę merytoryczną zespołowi pracowników Urzędu Morskiego w Szczecinie w składzie:

Marta Konik
Barbara Cendal – Pręgowska
Marek Materac
Arkadiusz Sobolewski
Andrzej Zych
Maciej Cehak

Spis treści

I. Wprowadzenie	5
1. Wstęp	5
2. Delimitacja obszaru	5
3. Cele i zakres Studium	6
II. Uwarunkowania środowiska	8
1. Charakterystyka geograficzna	8
2. Klimat	9
3. Warunki geologiczne	9
4. Warunki wodne	12
5. Wody podziemne	12
6. Środowisko przyrodnicze	14
7. Formy ochrony przyrody	16
III. Dotychczasowe użytkowanie portu oraz obszarów przyległych.	20
1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku	20
2. Historia i zarządzanie portem morskim w Trzebieży	22
3. Funkcje i rozwój portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.	23
4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	26
5. Trasy żeglugi	28
6. Składowanie urobku	34
7. Gospodarka odpadami	34
8. Infrastruktura portowa	35
a) Nabrzeża portowe	35
b) Dostępność drogowa i kolejowa	36
9. Port w liczbach	37
10. Strefy zamknięte	42
a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM	42
b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach	42
c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	43
11. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	43
a) Liniowa infrastruktura techniczna	43
b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	45
c) Elementy nad wodami portowymi	46
d) Wraki	46

e) Kanalizacja	47
IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych	48
1. Dokumenty poziomu transgranicznego	48
2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych	52
3. Dokumenty poziomu regionalnego	60
V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony.	62
1. Opis linii brzegowej	62
2. Przekształcenia linii brzegowej	62
3. Zagrożenie powodziowe	63
4. Ochrona brzegów	69
5. Plan zwalczania zanieczyszczeń	81
VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu.	82
VII. Wykaz tabel i rycin	84
VIII. Wykaz materiałów źródłowych.	85

I. Wprowadzenie

1. Wstęp

Niniejsze Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży (dalej zwane: Studium) zostało opracowane w okresie listopad-grudzień 2017 r. na zlecenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Stanowi ono dokument diagnozujący i analizujący obszar obejmujący morskie wody wewnętrzne Portu Morskiego w Trzebieży oraz obszar lądowy położony w bezpośrednim sąsiedztwie tego akwenu pod kątem uwarunkowań fizyczno-geograficznych, przestrzennych, prawnych, gospodarczych, społecznych i przyrodniczych. Studium jest dokumentem wyjściowym dla potrzeb sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (morskich wód wewnętrznych) dla Portu Morskiego w Trzebieży, zwanego dalej Planem. Sporządzenie takiego Planu przewiduje się w horyzoncie czasowym 2017-2019. Studium stanowi zbiór najlepszej dostępnej wiedzy, niezbędnej w celu sporządzenia aktu planistycznego.

W Studium przeprowadzono analizę nie tylko istotnych cech przyrodniczych czy geologicznych morskich wód wewnętrznych, lecz również obecnych i planowanych sposobów ich wykorzystania. Studium nie jest wiążące dla organów planistycznych Rzeczypospolitej Polskiej (RP). Nie ma ono charakteru dokumentu prawnie obowiązującego, jak np. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy na lądzie. Niniejsze Studium nie przesądza jakie rozwiązania zostaną przyjęte w planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich RP, ani jakie plany, i dla których akwenów, zostaną sporządzone. Jednakże ze względu na swoją zawartość merytoryczną będzie ono miało istotne praktyczne znaczenie przy sporządzaniu tych planów, np. przy analizie konfliktów oraz przy formułowaniu niezbędnych rozwiązań planistycznych.

Wszystkie własne mapy tematyczne opracowania graficzne, zawarte w treści Studium, wykonano w skali 1:8000.

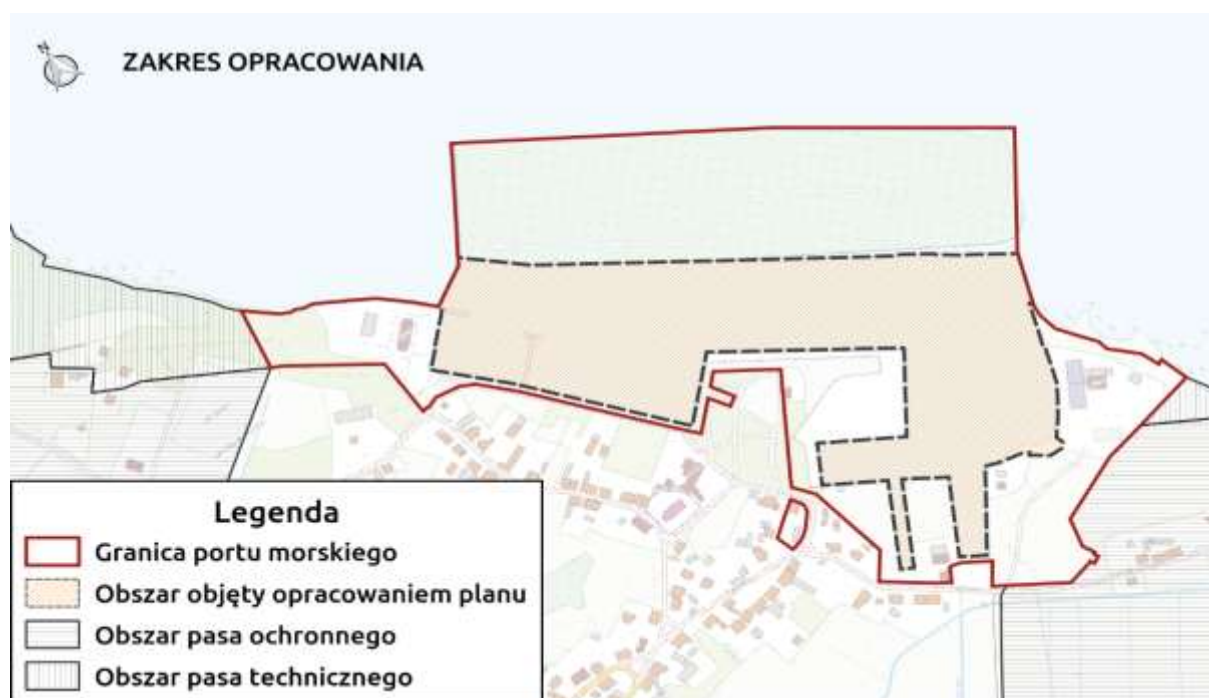
2. Delimitacja obszaru

Port morski w Trzebieży jest położony na zachodnim brzegu przewężenia łączącego południową część Zalewu Szczecińskiego z Rostoką Odrzańską. Port znajduje się w wewnętrznych wodach morskich. W rejonie Trzebieży przebiega tor wodny Szczecin-Świnoujście.

Port morski został formalnie ustanowiony w 1963 roku na mocy Rozporządzenia Ministra Żeglugi. Obecne granice portu zostały określone w 2009 roku na mocy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Trzebieży od strony lądu.¹ W granicach administracyjnych portu znajduje się akwatorium o powierzchni 0,1112 km².

¹ Dz.U. 2009 nr 105 poz. 871

Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium.



Źródło: opracowanie własne

Odcinek Odry pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu morskiego Szczecin, a więc także obszar portu morskiego w Trzebieży ma status morskich wód wewnętrznych.

Studium obejmuje polskie obszary morskie w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r., poz. 2205, ze zm.), w części odnoszącej się do morskich wód wewnętrznych Portu Morskiego w Trzebieży.

Przedmiotem opracowania są morskie wody wewnętrzne portu morskiego w Trzebieży oraz obszar lądowy, przylegający do linii brzegu tych wód o szerokości ok. 100 m, w granicach którego mieści się pas nadbrzeżny.

Zgodnie z Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2016 w 2015 r. długość nabrzeży portu wynosiła ogółem 747 m - w tym: nadające się do eksploatacji 747 m.

Powierzchnia obszaru objętego opracowaniem planu tj. 11,09 ha.

3. Cele i zakres Studium

Celem Studium jest zebranie i analiza informacji dla potrzeb sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży. W pierwszej kolejności dotyczą one stanu ekosystemu morskiego, tj. są to informacje:

- przyrodnicze (granice istniejących i projektowanych obszarów prawnie chronionych, występowanie chronionych i cennych siedlisk przyrodniczych gatunków flory i fauny),
- hydromorfologiczne (dynamika linii brzegowej),
- geologiczne, w tym rodzaje osadów, zasoby mineralne itp.

Studium prezentuje również istniejące sposoby wykorzystania/zagospodarowania obszarów morskich, m.in.:

- tory wodne i trasy żeglugowe,

- porty i przystanie,
- kable i rurociągi,
- sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia,
- obszary odkładania urobku,
- obszary wykorzystywane sportowo/turystycznie/rekreacyjnie.

W Studium zebrano także informacje na temat planowanych i potencjalnych sposobów wykorzystania obszarów morskich (m.in. górnictwo) – na podstawie:

- wniosków złożonych odpowiednio do ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na wnoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich,
- wniosków złożonych do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz pozwoleń Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w sprawie układania i utrzymywania podmorskich kabli i rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych,
- zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, programów, strategii i planów rozwojowych województwa oraz gmin nadportowych.

Zebrane w niniejszym dokumencie informacje stanowią materiał wyjściowy do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży.

II. Uwarunkowania środowiska

1. Charakterystyka geograficzna²

Zgodnie z podziałem fizyczno-geograficznym Polski (Kondracki, 2002) obszar Studium położony jest w zachodniej części podprovincji Pobrzeża Południowobałtyckiego i w rejonie mniejszych jednostek geograficznych (mezoregionów), należących do makroregionu Pobrzeże Szczecińskie. Są to: wschodnia część Równiny Wkrzańskiej, północna część Wzniesień Szczecińskich, zwana Wzgórzami Warszawskimi, Dolina Dolnej Odry, a w północno-wschodniej - fragment Równiny Goleniowskiej. Ponadto od strony północnej znajduje się fragment Zalewu Szczecińskiego (Roztoka Odrzańska), a w południowej fragment jeziora Dąbie.

Prowincja: Niż Środkowoeuropejski (31)

Podprovincja: Pobrzeże Południowobałtyckie (313)

Makroregion: Pobrzeże Szczecińskie (313.23)

Mezoregiony Pobrzeża Szczecińskiego: 313.21 - Uznam i Wolin; 313.22 - Wybrzeże Trzebiatowskie; 313.23 - Równina Wkrzańska; 313.24 - Dolina Dolnej Odry; 313.25 - Równina Goleniowska; 313.26 - Wzniesienia Szczecińskie; 313.27 - Wzgórz Bukowe; 313.31 - Równina Pyrzycka; 313.32 - Równina Nowogardzka; 313.33 - Równina Gryficka

Rzeźba terenu w tym rejonie powstała w końcowej fazie deglacjacji zlodowacenia północnopolskiego oraz na skutek działania późniejszych - holocenów procesów geomorfologicznych trwających do dziś.

Równina Wkrzańska położona jest na zachód od Odry. Zbudowana jest z osadów stożka napływowego Odry, powstałego pod koniec plejstocenu. Na obszarze tym wyróżnić można kilka stopni tarasów akumulacyjnych - od 3 do 19 m n.p.m. Równina urozmaicona jest licznymi i rozległymi formami eolicznymi, zagłębieniami wytopiskowymi, a część jej obszaru stanowią równiny akumulacji biogenicznej. Ku południowi Równina Wkrzańska kontaktuje się ze Wzgórzami Warszawskimi, które otacza pas tarasu kemowego o wysokości 15-40 m n.p.m.

Wzgórz Warszawskie, są dominującym elementem orograficznym na obszarze arkusza Police. Bezwzględna wysokość dochodzi tu do 127 m n.p.m. Głęboko wcięte dolinki niewielkich potoków: Grzybnicy, Żółwinki, Skolwinki, dają duże względne deniwelacje dochodzące do 60 m. Partie wysoczyznowe urozmaicone są zagłębieniami wytopiskowymi, dolinkami denudacyjnymi i wydhami. Obszar ten zbudowany jest ze spiętrzonych glaciektonicznie osadów glacialnych i fluwioglacialnych. Oprócz osadów lodowcowych znajdują się tu na powierzchni porwaki trzeciorzędowych ilów septariowych i piasków żelazistych.

Na wschód od Wzgórz Warszawskich i Równiny Wkrzańskiej, w płaskodennej dolinie o szerokości do 3 km, płynie rzeka Odra. Dolina ta jest północno-zachodnią częścią regionu zwanego Doliną Dolnej Odry.

Główna masa wody przepływa Odrą Zachodnią, wschodnia odnoga tworzy szerokie rozlewisko - Jezioro Dąbie. Na północ od Polic koryto Odry kończy się lejkowatym rozszerzeniem, zwanym Roztoką Odrzańską, będącą ujściem rzeki do Zalewu Szczecińskiego. Tarasy zalewowe Odry, tworzące płaskie dno doliny, posiadają wysokość od 0,3 do 1 m i szerokość 2-3 km na brzegu zachodnim. Na brzegu

² Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objasnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Police (190). Warszawa 2009.

wschodnim, na północ od jeziora Dąbie, rozciąga się równina akumulacji biogenicznej o szerokości do 7,5 km. Są to tereny zabagnione, przystosowane częściowo do użytkowania rolniczego przez rozbudowany system melioracyjny. Na znacznej powierzchni występują torfy, w przeszłości eksploatowane.

Roztoka Odrzańska, będąca południową częścią Zalewu Szczecińskiego, posiada charakter estuarium. Głębokość tego akwenu, poza torem wodnym, wynosi od 2 do 3 m. Z uwagi na dużą odległość od strefy mieszania się wód morskich z rzecznymi, które odbywa się w północnej i centralnej części Zalewu, chemizm wód jest tu zbliżony do wód rzecznych (Młodzińska, 1980).

Na północny wschód od doliny Odry i szerokiej równiny torfowej rozciąga się Równina Goleniowska, zbudowana z piasków rzeczno-rozlewiskowych, urozmaicona licznymi wydymami, dolinkami denudacyjnymi oraz zagłębieniami wytopiskowymi, najczęściej wypełnionymi torfami. Obszar ten porastają zwarte bory sosnowe zwane Puszcą Goleniowską.

2. Klimat

Według regionalizacji klimatycznej, analizowany obszar położony jest w obrębie dzielnicy szczecińskiej, znajdującej się w strefie zdecydowanego wpływu morskiego. Średnia roczna temperatura waha się od 7,5-8° C. Średnie opady wynoszą 600-700 mm, a średnia roczna wilgotność powietrza 81%. Okres wegetacyjny trwa 217-224 dni w roku. Dominują na tym obszarze w ciągu roku wiatry z kierunków południowo-zachodniego i zachodniego. Większa część terenu, położona nisko, charakteryzuje się niekorzystnymi warunkami topoklimatycznymi - dużą wilgotnością powietrza, dużą częstotliwością występowania mgieł, przygruntowych przymrozków, nadmiernego przewietrzania. Korzystniejsze warunki topoklimatyczne panują na wyżej położonych terenach.

3. Warunki geologiczne

Położenie analizowanego obszaru na tle budowy geologicznej regionu przedstawia poniższa rycina. Znajduje się on na obszarze synklinorium szczecińsko-gorzowskiego (Karnkowski, 2008). Na powierzchni odsłaniają się tylko utwory plejstoceny i holoceny. Starsze utwory są znane jedynie z wierceń.

Najstarszymi utworami, stwierdzonymi wierceniami, są górnokredowe wapienie i margle występujące w rejonie Bolesławic na głębokości około 74 m p.p.m., budujące wypiętrzenie (zrąb Krakówka), otoczone przez osady paleogenu. Poza obszarem wypiętrzenia utwory kredowe leżą na znacznej głębokości i nie zostały stwierdzone wierceniami. Przykryte są one przez paleocenyjskie piaski i mułki z wkładkami węgla brunatnego, eocenyjskie piaski glaukonitowe, iły piaszczyste i mułki, także z przewarstwieniami węgla brunatnego, oraz oligocenyjskie iłowce i mułowce. Lokalnie, na skłonach wyniesień przedczwartorzędowego podłoża, pojawiają się miocenyjskie piaski ilaste (Piotrowski, 1982). Powierzchnia utworów przedczwartorzędowych jest urozmaicona. Położona jest ona na wysokości od około 130 do 90 m p.p.m. W podłożu osadów czwartorzędowych występują utwory: eocenyjskie, oligocenyjskie i miocenyjskie, a tylko w części środkowej obszaru utwory kredowe. Utwory paleogenu i neogenu, w szczególności oligocenyjskie iły septariowe, pojawiają się także w postaci porwaków i kier wśród glaciektogenicznie zaburzonych utworów plejstocenyjskich. Kry takie w rejonie Polic mają grubość do kilkudziesięciu metrów.

Utwory czwartorzędowe mają miąższość zmienną, uzależnioną od rzeźby powierzchni terenu i podłoża, od około 74 m w obniżeniu Zalewu Szczecińskiego, do około 250 m na wysoczyźnie morenowej. Są to osady plejstoceny akumulacji lodowcowej i wodnolodowcowej, z okresów od najstarszych zlodowaceń południowopolskich, aż po zlodowacenie Wisły (północnopolskie), fazy pomorskiej, oraz holoceny osady: rzeczne i bagienne.

Osady plejstoceny stanowią kilka poziomów utworów morenowych rozdzielonych przez piaski i żwiry wodnolodowcowe oraz piaski, ropy i mułki jeziorne.

Osady z okresów zlodowaceń południowo- i środkowopolskich znane są tylko z wierzeń. W obniżeniach przed plejstoceny podłoża występują gliny zwałowe z okresu najstarszych zlodowaceń południowopolskich. Przykryte są przez: gliny zwałowe, piaski wodnolodowcowe oraz piaski i mułki limnologiczne z okresu zlodowaceń środkowopolskich.

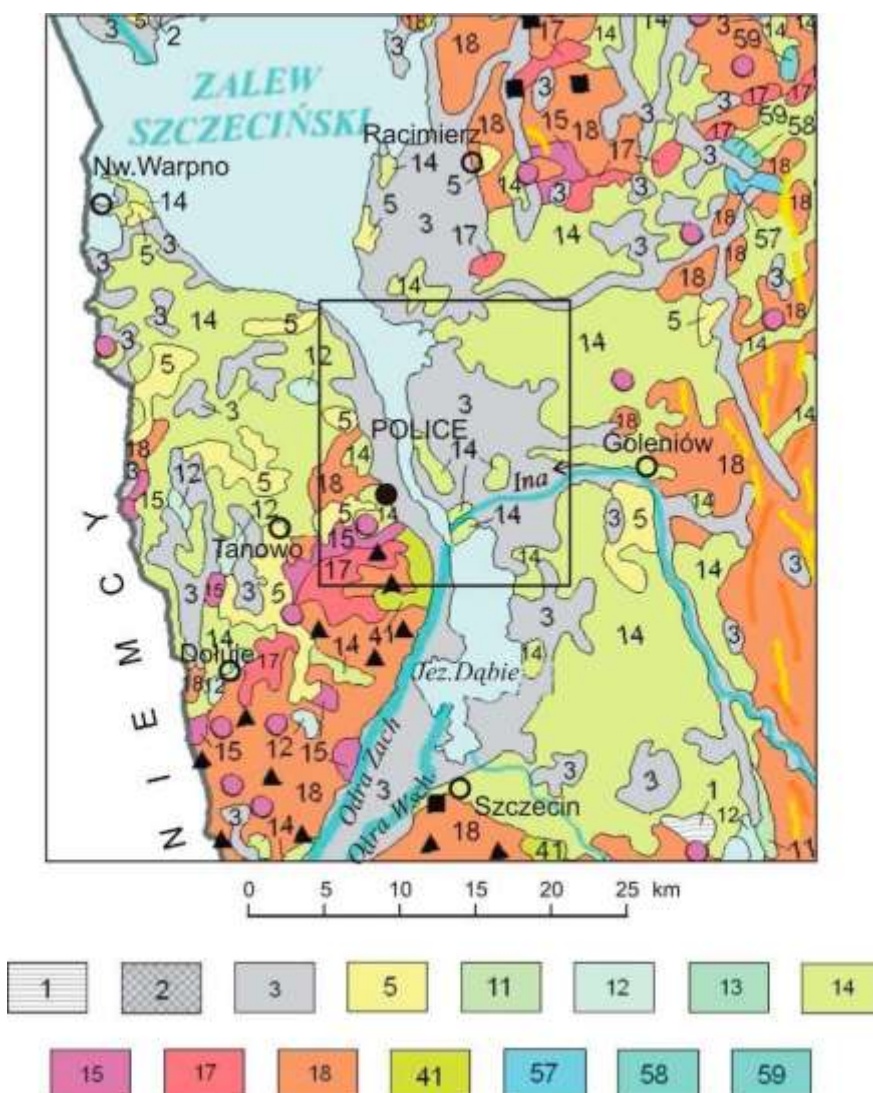
Na obszarze wysoczyzny morenowej występują też miejscami pagórki kemowe, zbudowane z piasków i piasków ze żwirem oraz niewielkie obniżenia wypełnione piaskiem i mułkami wytopiskowymi oraz młodszymi jeziornymi z przewarstwieniami torfu.

Na obrzeżeniu północnym i wschodnim wysoczyzny morenowej w obniżeniu Zalewu Szczecińskiego i wzdłuż jego północno-wschodniego brzegu występują rzeczne piaski i piaski ze żwirem górnoplejstoceny tarasów nadzalewowych Odry.

Na piaskach i piaskach ze żwirem wodnolodowcowych na wysoczyźnie i rzecznych w obrzeżeniu Zalewu Szczecińskiego pojawiają się piaski eoliczne powstałe z przewiania materiału podłoża. Tworzą one niewielkie płyty na tarasie nadzalewowym i rozległe pola wydymowe w północnej części wysoczyzny morenowej (na wschód i północ od Polic).

Na znacznym obszarze w dolinie Odry i w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, na obszarze tarasu zalewowego, w szczególności we wschodniej części arkusza, obecne są osady holocenu. Są to piaski i mułki rzeczne i jeziorne z przewarstwieniami namułków i torfów niskich.

Ryc. 2. Położenie arkusza Police na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogołka, K Piotrowskiej (2006).



Czwartorzęd; holocen: 1 - piaski, mułki, ropy, gytie jeziorne, 2 - mułki, piaski i żwiry morskie, 3 - piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły, 5 - piaski eoliczne, lokalnie w wydmach; plejstocen: 11 - piaski, żwiry i mułki rzeczne, 12 - piaski i mułki jeziorne, 13 - ropy, mułki i piaski zastoiskowe, 14 - piaski i żwiry sandrowe, 15 - piaski i mułki kemów, 17 - żwiry, piaski, głazy i gliny moren czołowych, 18 - gliny zwałowe, ich zwietrzliny oraz piaski i żwiry lodowcowe. Oligocen: 41 - piaski lokalnie z bursztynem, mułki, ropy i węgiel brunatny. Jura górna: 57 - wapnienie, margle, iłowce i mułowce, 58 - wapnienie, margle, iłowce, dolomity, wapnienie oolitowe lokalnie z wkładkami margli i iłow, 59 - wapnienie, margle, dolomity, wapnienie z krzemieniami, mułowce i piaskowce glaukonitowe.

Ciągi drobnych form rzeźby: a - ozy, b - drumliny, c - kemy. Kry utworów starszych od czwartorzędu: d - neogeńskich i paleogeńskich, e - kredowych, /- jeziora, g - sieć rzeczna h - granica państwa.

Zachowano oryginalną numerację z Mapy geologicznej L. Marksa i in. (2006)

4. Warunki wodne

Głównym elementem hydrograficznym na w rejonie analizowanego obszaru jest ujściowy odcinek rzeki Odry, a dalej na południe, północna część Jeziora Dąbie. Elementy te rozdzielone są działem wodnym I rzędu od południowej części Zalewu Szczecińskiego (Roztoki Odrzańskiej). Oprócz Odry i związanych z nią akwenów, sieć rzeczną tworzą: ujściowe odcinki rzeki Iny i Gowienicy, rzeka Krępa, bogata sieć kanałów i rowów melioracyjnych i zbiorniki wodne po eksploatacji torfu. Budują one prawostronną część zlewni Odry i Zalewu Szczecińskiego. Lewostronną część zlewni Odry tworzą małe ciekі spływające ze Wzgórz Warszawskich: Żółwinka, Przęsocińska Struga, Grzybica oraz Gunica. Ta ostatnia tworzy największą lewobrzeżną zlewnię równiny Odrzańsko-Zalewowej. Na północ od nich teren odwadniają: Karpina i Karwia Struga uchodzące do Roztoki Odrzańskiej. Na tarasie zalewowym znajduje się również sieć rowów.

Zalew Szczeciński jest rozległym akwenem przymorskim o średniej głębokości w części polskiej ok. 4 m. Na Roztoce Odrzańskiej znajduje się Wyspa Wichowska Kępa.

Największym dopływem Odry na omawianym obszarze jest Ina. Jest to też największy dopływ Odry na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Jezioro Dąbie posiada rozległe połączenie z Odrą poprzez Kanał Iński Nurt. Jest to czwarte pod względem wielkości jezioro w Polsce. Jego powierzchnia wynosi 56 000 ha, a głębokość osiąga 4,2 m.

5. Wody podziemne

Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

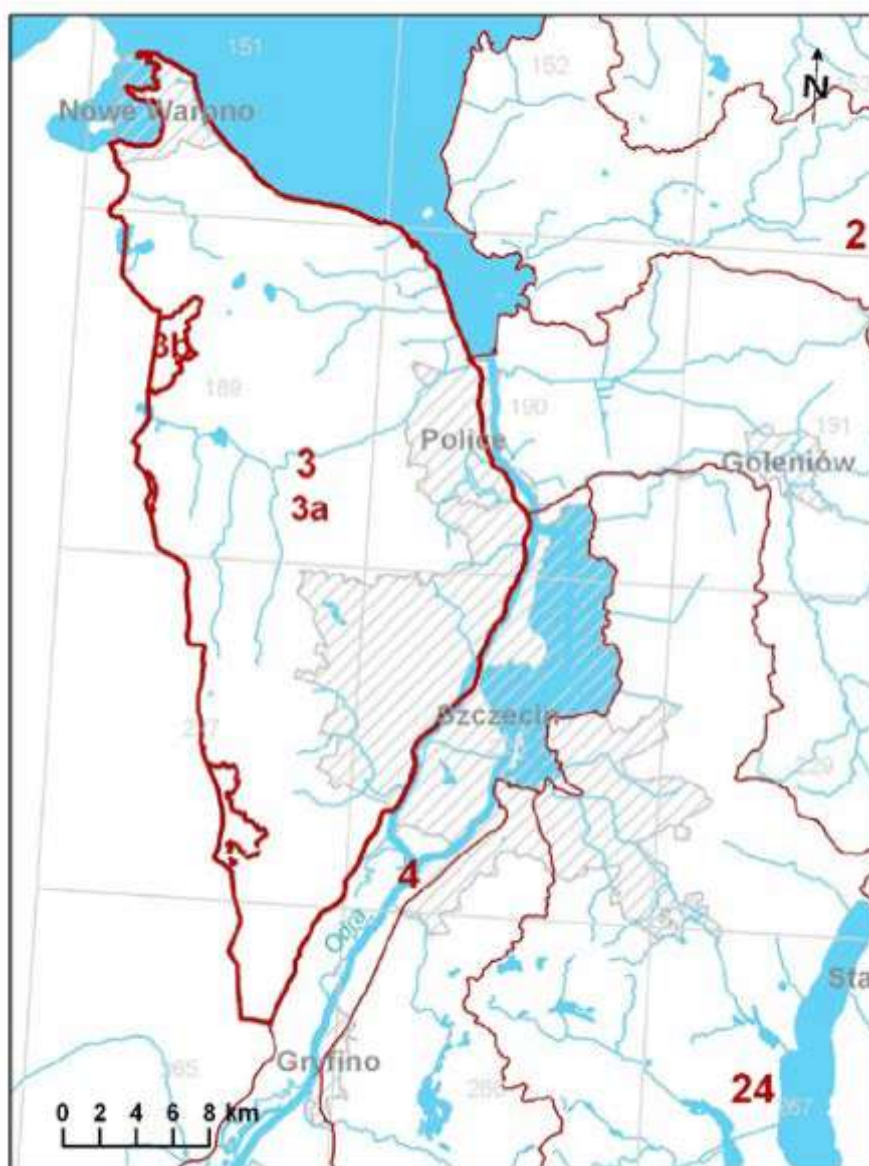
Na omawianym obszarze można wyróżnić piętra wodonośnych: czwartorzędowe, paleogeńskie- neogeńskie i kredowe.

Na podstawie zamieszczonego tam podziału Polski na 161 JCWPd obszar Studium znajduje się w zasięgu JCWPd nr 3.

Obszar występowania zwykłych wód podziemnych (mineralizacja do 1 g/l) w granicach: od zachodu i południa - granica państwa, od wschodu - Odra zachodnia, od północy i północnego wschodu - Zalew Szczeciński o pow. 644,0 km uznaje się za wielowarstwowy system wodonośny uformowany w utworach czwartorzędowych, lokalnie neogeńsko-paleogeńskich i górnokredowych. Granice systemu na Odrze i Zalewie Szczecińskim są granicami hydrodynamicznymi, zaś granica państwa jest granicą umowną, nie pokrywającą się ani z działami wodnymi ani z jednostkami hydrostrukturalnymi. Użytkowe poziomy wód w systemie występują głównie w utworach czwartorzędowych, lokalnie zaś w neogeńsko-paleogeńskich i górnokredowych do zróżnicowanej głębokości, od 50 - 80 m w rejonie północnym i dolinie Odry, do 150 - i 60 m w rejonach wyniesień morfologicznych. W obrębie struktury piętra czwartorzędowego wyróżniono trzy poziomy wodonośne: gruntowy, międzyglinowy górny i międzyglinowy dolny. Występowanie wód w obrębie utworów neogeńskopaleogeńskich jest bardzo słabo rozpoznane. Z uwagi na głębokość występowania, neogeńskopaleogeńskie struktury mogą prowadzić wody słodkie tylko w rejonie północnym - na skłonie antykliny Nowego Warpna i południowym - w rejonie Kołbaskowa. W obrębie piętra kredowego wody słodkie rozpoznano w poziomie górnokredowym (wapienie, margle, opoki kampanu i mastrychtu) w rejonie Nowego Warpna

do rzędnej ok. -50 m p.p.m.; poniżej występują wody zasolone. Układ dynamiczny systemu ma charakter quasi - ustalony, wynikały z naturalnych zmian zasilania, wahań wód powierzchniowych oraz eksploatacji wód przez ujęcia. Największe zmiany układu krążenia wód nastąpiły w środkowej i południowej części zlewni w wyniku eksploatacji ujęć komunalnych i przemysłowych m. Szczecina i Polic. Zasilanie systemu wodonośnego następuje głównie na drodze infiltracji opadów i wód powierzchniowych. Moduł zasilania opadowego systemu według badań modelowych wynosi 8,26 m/h, a według bilansu hydrologicznego 8,67 m³ /h km² . Poziom górnokredowy włączono w układ drugiej warstwy z uwagi na głębokość i obszar występowania warstwy wodonośnej i kontakty z warstwą nadległego poziomu gruntowego. Warstwy te rozdzielają utwory o charakterze słabo przepuszczalnym i bardzo słabo przepuszczalnym (gliny, mułki, iły).

Ryc. 3. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.



Obszar objęty opracowaniem Studium znajduje się poza zasięgiem wyznaczonych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliższym jest GZWP nr 122 – Dolina Kopalna Szczecin, na południowy zachód od obszaru objętego opracowaniem.

6. Środowisko przyrodnicze

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Matuszkiewicz 2008) obszar Studium położony na styku trzech podokręgów: A.2.1.d, A.2.1.h, i A.2.1.c.

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Niziny Szczecińskiej

Podokręg: Doliny Odry „Widuchowa–Zalew Szczeciński”, Zalew Szczeciński, Puszczy Wkrzańskiej

W ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza. Badania i opracowanie wykonane zostało przez Wydział Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego. Inwentaryzacja ta jest obecnie najaktualniejszym źródłem wiedzy na temat środowiska przyrodniczego w rejonie ujścia Odry, w tym obszarze Studium. W związku z tym w niniejszym opracowaniu wykorzystano ww. informacje.

Roślinność i siedliska przyrodnicze

Obszar Studium stanowi teren wody i w zasadzie pozbawiony jest gatunków roślin. Wynika to z warunków fizycznych i geomorfologicznych badanego obszaru (głębokość, ograniczona dostępność światła, silne falowanie, słaba przezroczystość wody) powiązanych z antropopresją (okresowa konserwacja dróg morskich oraz stałe użytkowanie torów przez jednostki pływające, eutrofizacja). Flora roślin naczyniowych zajmuje strefę brzegową (litoralną) oraz miejsca wypłycone. Gatunki roślin stwierdzone na obszarze torów wodnych i podejściowych oraz przyległej strefy to fragmenty roślin nie związane trwale z tymi miejscami, a prawdopodobnie przeniesione przez fale, jednostki pływające, ptaki itp.

Fitoplankton

W wyniku przeprowadzonych badań w 2014 r. stwierdzono występowanie 58 taksonów fitoplanktonu należących do 6 grup systematycznych: okrzemek *Bacillariophyta*, zielenic *Chlorophyta*, sinic *Cyanobacteria*, bruzdnic *Dinoflagellata*, desmidiów *Desmidiiales* i euglenin *Euglenophyta*.

Żaden z wykazanych gatunków nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

Struktura dominacji, struktura taksonomiczna oraz liczebność fitoplanktonu badanego obszaru była zgodna z danymi literaturowymi i wcześniejszymi badaniami prowadzonymi na tym terenie.

Siedliska przyrodnicze

Siedlisko *1150 Laguny przybrzeżne

Laguny przybrzeżne należą do najcenniejszych siedlisk przyrodniczych w Unii Europejskiej (posiadają rangę siedliska priorytetowego). W Polsce występują na dwóch stanowiskach. Są to: Zalew Szczeciński oraz Zalew Wiślany. Na badanym obszarze *Laguny przybrzeżne* przechodzą w siedliska *Estuarium*. Są to podobne typy siedlisk związane z wodami rzecznyymi, mieszającymi się ze słonymi

wodami morskimi i cechującymi się zmiennym poziomem zasolenia (patrz charakterystyka siedliska 1130 *Estuaria*). W przewodniku metodycznym GIOŚ (Zalewska-Gałosz, 2010) jednym ze wskaźników monitoringu, wpływającym na ogólną ocenę siedliska, jest zasilanie słonymi wodami. Wydaje się, że w przypadku analizowanego stanowiska, wskaźnik ten nie powinien być oceniany z uwagi na stały, niczym nie zaburzony dostęp do słonych wód. Rozległość Zalewu Szczecińskiego powoduje, że poziom zasolenia w poszczególnych częściach siedliska jest bardzo zróżnicowany (im dalej od brzegu Bałtyku tym zasolenie jest mniejsze, większe znaczenie mają napływające wody rzeczne), zmienny w ciągu roku (poziom zasolenia wzrasta w okresie jesienno-zimowym). Zasolenie *Lagun przybrzeżnych* w badanym okresie wahało się pomiędzy 94 mg/l (Roztoka Odrzańska) a 2100 mg/l (jez. Wicko Wielkie). Podobnie jak w przypadku siedliska *Estuarium*, makrofity i tworzone przez nie fitocenozy występują w strefie brzegowej. Największe powierzchnie zajmuje szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis* (załącznik nr 11). Na mniejszym areale skupiają się fitocenozy szuwarów oczeretowych *Scirpetum lacustris* i *S. maritimi* oraz szuwaru pałkowego *Typhetum angustifoliae*. Roślinność zanurzoną budują fitocenozy rdestnic: *Potametum perfoliati*, *P. pectinati*, *P. lucentis*, a także fitocenozy z wywłócznikiem *Myriophylletum spicati* oraz z rogatką *Ceratophylletum demersi*. Zróżnicowanie roślinności *Lagun przybrzeżnych* z reguły jest większe na odcinkach niezagospodarowanych i nieużytkowanych przez człowieka. Wyjątkiem jest Zatoka Stepnicka (port, kąpielisko), gdzie obserwowano większość z w/w zbiorowisk i zespołów roślinnych oraz znaczne powierzchnie zajęte przez fitocenozy nymfeidów *Nupharo-Nymphaeetum albae* (załącznik nr 12). Poza grążelem żółtym *Nuphar lutea* i grzybieniami białymi *Nymphaea alba* brak cennych elementów florystycznych. Z badanym siedliskiem *Lagun przybrzeżnych* pośrednio lub bezpośrednio związane są siedliska lądowe: 1230 *Klify na wybrzeżu Bałtyku*, 1330 *Solniska nadmorskie (Glauco-Puccinellietalia maritima)*, część – *zbiorowiska nadmorskie*, 6430 *Ziołorośla nadrzeczne (Convolvuletalia sepium)*, *91E0 *Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae, olsy źródłiskowe)*.

Zagrożenia dla siedliska *Laguny przybrzeżne* (*1150)

Istniejące:

- D03 - Transport morski i związane z tym ewentualne kolizje, awarie dużych statków oraz konieczność utrzymania odpowiedniej głębokości toru wodnego (wzrost zanieczyszczenia powietrza i wody, wzrost hałasu, zmiany morfologiczne dna siedliska).
- E01, E03.01 - Niekontrolowany rozwój turystyki i rekreacji mogący przyczynić się do wzrostu eutrofizacji i zanieczyszczenia wód,
- H01 - Zanieczyszczenia wód pochodzące z różnych źródeł są przyczyną utrzymywania się negatywnego stanu elementów biologicznych i fizykochemicznych wód,
- J02, J02.03 - Działania hydrotechniczne (regulacja koryta, umacnianie brzegów) związane z ochroną przeciwpowodziową ograniczają naturalną dynamikę siedliska oraz rozwój siedlisk powiązanych ze strefą brzegową zbiorników wodnych takich jak łęgi czy zalewane muliste brzegi rzek,
- K02, K02.03 - Eutrofizacja powoduje wzrost produkcji pierwotnej, spadek przezroczystości wód i poziomu tlenu rozpuszczonego w wodzie, zanik makrofitów zanurzonych.

Potencjalne:

- D03 - Nadmierny ruch turystyczny powodujący zwiększenie użytkowania siedliska przez jednostki pływające (wzrost zanieczyszczenia powietrza i wody, wzrost hałasu),
- H03.01, H03.02 - Zanieczyszczenia pochodzące z jednostek pływających oraz środków bojowych zdeponowanych na dnie Bałtyku (Głębia Bornholmska) mogą pogorszyć funkcjonowanie siedliska.

- Wpływ planowanej inwestycji na siedlisko *Estuarium (1130)* i *Lagun przybrzeżnych (*1150)*

Fauna

Zooplankton i bentos

Badania przeprowadzone w 2014 r. wykazały 30 taksonów zooplanktonu. Żaden nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

Struktura jakościowa i ilościowa zooplanktonu wykazana podczas inwentaryzacji wykonanej na potrzeby ww. opracowania nie odbiega znacząco od danych literaturowych. Występujące różnice wpisują się w naturalną zmienność tego zespołu ekologicznego.

W wyniku badań wykazano 33 taksonów bezkręgowców bentosowych. Wśród nich nie odnotowano gatunków cennych lub podlegających w Polsce ochronie prawnej.

Ichtiofauna

Przeprowadzona inwentaryzacja ichtiofauny Zalewu Szczecińskiego w 2014 r. w związku z wykonywaniem inwentaryzacji przyrodniczej wykazała obecność 17 gatunków ryb: szprot *Sprattus sprattus*, śledź *Clupea harengus*, stynka *Osmerus eperlanus*, płoć *Rutilus rutilus*, leszcz *Abramis brama*, krąp *Blicca bjoerkna*, rozpiór *Abramis ballerus*, ukleja *Alburnus alburnus*, certa *Vimba vimba*, jelec *Leuciscus leuciscus*, miętus *Lota lota*, ciernik *Gasterosteus aculeatus*, babka bycza *Neogobius melanostomus*, okoń *Perca fluviatilis*, sandacz *Sander lucioperca*, jazgarz *Gymnocephalus cernua*, stornia *Platichthys flesus* (Guentzel i in. 2015, Szlauer-Łukaszewska i in. 2015). Badania prowadzone były w obrębie przebiegu torów wodnych Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Ptaki

W granicach obszaru Studium stwierdzono cztery gatunki ptaków objętych ochroną:

Krzyżówka *Anas platyrhynchos*

Łabędź niemy *Cygnus olor*

Krakwa *Mareca strepera*

Bielik *Haliaeetus albicilla*

7. Formy ochrony przyrody

Obszary Natura 2000

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Zalew Szczeciński” PLB320009

Część obszaru opracowania Studium znajduje się w OSOP „Zalew Szczeciński”, położony jest na polskich obszarach morskich stanowiących wody wewnętrzne – zgodnie z art. 2 i 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i Administracji morskiej oraz na terenie gmin: Goleniów, Stepnica, Międzyzdroje, Wolin, Nowe Warpno, Police i miasto Świnoujście. Obszar obejmuje polską część Zalewu Szczecińskiego. Od północy zamykają go wyspy Uznam i Wolin. Zajmuje on powierzchnię 47 194,6 ha. Akwen wodny to zatoka Morza Bałtyckiego, oddzielona od niego wyspami Wolin i Uznam, do niego uchodzą rzeki Odra, Wkra i Piana. Na południe ostoja przeciąga się na Roztokę Odrzańską i ujście Odry Zachodniej do wysokości Polic, obejmuje tam wyspy: Karw Wielki, Długi Ostrów i Radzin. Współrzędne geograficzne: 53°45`N, 14°29`E. Zbiornik jest płytki (średnia głębokość 2-3 m) i bardzo żyzny, o niezwykle wysokim zagęszczeniu organizmów bentosowych i bogatym rybostanie. Obszar ten stanowi własność Skarbu Państwa.

Dla ww. obszaru w październiku 2002 r. opracowany został Standardowy Formularz Danych (SDF), który aktualizowany został w lutym 2017 r. W SDF określone zostały m.in. przedmioty ochrony oraz najważniejsze zagrożenia, presje i działania mające wpływ na obszar. Przedmiotami ochrony (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 31 gatunków ptaków objętych art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEG.

- | | |
|---|--|
| 1. trzciniak <i>Acrocephalus arundinaceus</i> | 17. mewa srebrzysta <i>Larus argentatus</i> , |
| 2. płaskonos <i>Anas clypeata</i> , | 18. mewa mała <i>Hydrocoloeus minutus</i> , |
| 3. cyranka <i>Anas querquedula</i> , | 19. brzęczka <i>Locustella luscinioides</i> , |
| 4. krakwa <i>Anas strepera</i> , | 20. podróżniczek <i>Luscinia svecica</i> , |
| 5. gęś gęgawa <i>Anser anser</i> , | 21. bielaczek <i>Mergus albellus</i> , |
| 6. gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i> , | 22. nurogęś <i>Mergus merganser</i> , |
| 7. głowienka <i>Aythya ferina</i> , | 23. kania czarna <i>Milvus migrans</i> , |
| 8. czernica <i>Aythya fuligula</i> , | 24. kania ruda <i>Milvus milvus</i> , |
| 9. ogorzałka <i>Aythya marila</i> , | 25. wąsatka <i>Panurus biarmicus</i> , |
| 10. gągoł <i>Bucephala clangula</i> , | 26. kormoran <i>Phalacrocorax carbo sinensis</i> , |
| 11. sieweczka obrożna <i>Charadrius hiaticula</i> , | 27. siewka złota <i>Pluvialis apricaria</i> , |
| 12. rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> , | 28. perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i> , |
| 13. derkacz <i>Crex crex</i> , | 29. kropiatka <i>Porzana porzana</i> , |
| 14. łabędź krzykliwy <i>Cygnus cygnus</i> , | 30. ohar <i>Tadorna tadorna</i> , |
| 15. łyska zwyczajna <i>Fulica atra</i> , | 31. czajka <i>Vanellus vanellus</i> . |
| 16. bielik <i>Haliaeetus albicilla</i> , | |

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru OSOP Zalew Szczeciński PLB320009 jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Zalew Szczeciński” PLB320009.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (PLH320018)

Większość obszaru Studium znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”. Obszar ten obejmuje dolny odcinek Odry, Zalew Szczeciński, Wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamieński. Najbardziej naturalne elementy tego obszaru to Zalew Kamieński i Dziwna. Charakterystycznymi zjawiskami są delty wsteczne, tworzące się przy wylotach ramion ujściowych Zalewu Szczecińskiego do Świny, cieśniny Dziwny i Piany, oraz tzw. „cofki”, powstające w wyniku działania wiatrów północnych i napływu wód morskich do zalewu. Okresowy napływ wody morskiej zmienia parametry środowiska, czego odzwierciedleniem jest rozwój gatunków słonolubnych (GDOŚ, 2017).

Ponad 80 % obszaru pokrywa laguna, *priorytetowy rodzaj siedliska z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EEG. Zalew Szczeciński ma kluczowe znaczenie dla ichtiofauny regionu, a także Polski. Wstępują tu zarówno gatunki ryb i minogów chronionych, jak i innych, cennych z punktu widzenia biologii, czy gospodarki człowieka. Akwen ten położony jest na styku dwu różnorodnych środowisk: słodko i słonowodnego - estuarium. Efektem tego, jest występowanie gatunków ryb*

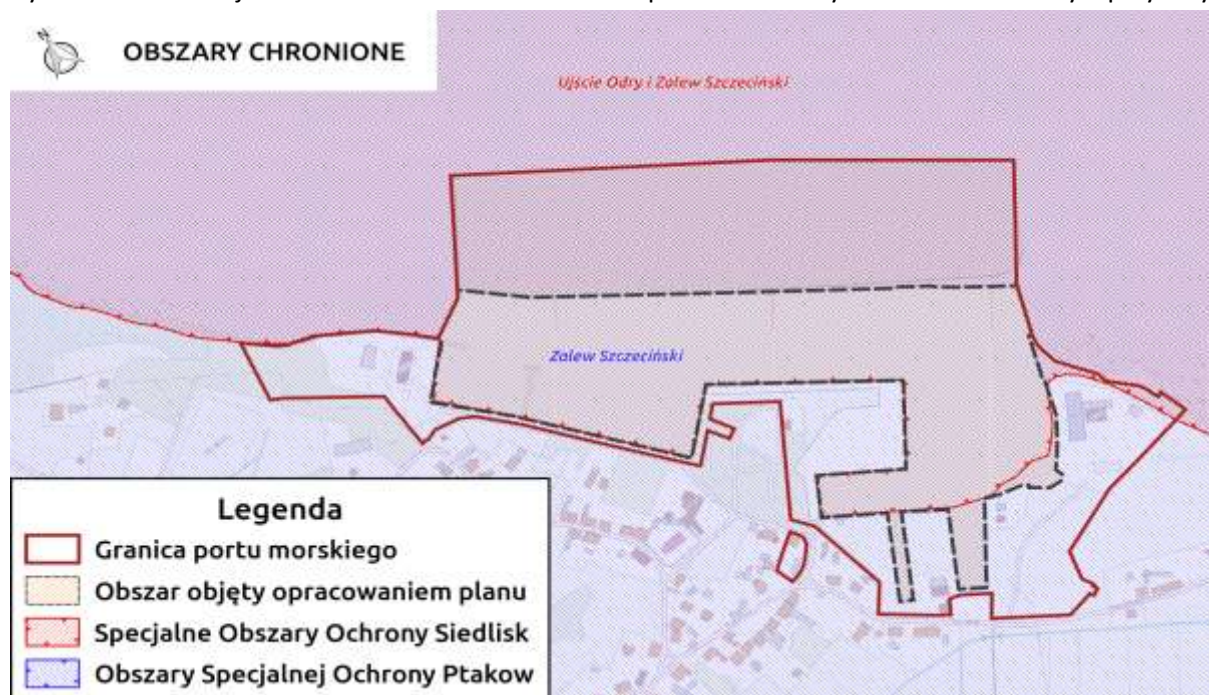
charakterystycznych dla obu tych środowisk. Leży on na szlaku wędrówek tarłowych między innymi takich gatunków jak: certa, aloza, łosoś, troć wędrowna, czy węgorz. Jest miejscem tarła wielu gatunków ryb (parposz, różanka). Łącznie zidentyfikowano tu 16 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wody Zalewu odznaczają się dużym zagęszczeniem organizmów dennych; zwłaszcza ochotkowatych Chironomidae, skąposzczetów Oligochaeta, i mięczaków (GDOŚ, 2017).

Przedmiotem ochrony SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 18 siedlisk przyrodniczych i 5 gatunków ryb (GDOŚ, 2017 r.):

- siedliska przyrodnicze:
 1. 1130 estuaria,
 2. 1150 laguny przybrzeżne,
 3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,
 4. 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodkiem (*Solicornion ramosissimae*),
 5. 1330 solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),
 6. 1340 śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwały (*Glauco-Puccinietalia*, część – zbiorowiska śródlądowe),
 7. 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich,
 8. 2330 zbiorowiska murawowe na wydmach, *Malcolmietalia*,
 9. 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
 10. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri* p.p. i *Bidention* p.p.,
 11. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
 12. 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
 13. 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
 14. 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*),
 15. 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*),
 16. 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*),
 17. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne,
 18. 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe;
- zwierzęta:
 1. parposz *Alosa fallax*,
 2. boleń *Aspius aspius*,
 3. minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*,
 4. ciosa *Pelecus cultratus*,
 5. minóg morski *Pteromyzon marinus*.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru SOOS Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018 jest dyrektor urzędu morskowego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH 320018.

Ryc. 4 Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z waloryzacją przyrodniczą Województwa Zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody. Luty 2010 r.), na obszarze Studium i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się proponowane formy ochrony przyrody.

III. Dotychczasowe użytkowanie portu oraz obszarów przyległych.

1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku

Podstawowym dokumentem planistycznym dotyczącym transportu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, jest „Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (SRT2020). Strategia określa cele i najważniejsze kierunki rozwoju sektora transportowego tak, aby możliwe było osiągnięcie celów założonych w średniookresowej i długookresowej strategii rozwoju kraju. Jednocześnie dokument ten uwzględnia uwarunkowania wynikające z europejskiej polityki transportowej.

W „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” przewidziane są następujące działania odnoszące się do transportu morskiego:

- w zakresie rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza:
 - wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich,
 - rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu,
 - rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej celem m.in.:
 - podniesienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE,
 - dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (m.in. budowa do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobniczy konteneryzowanej i ro-ro),
 - ograniczenia negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków),
- w zakresie wzmocnienia funkcji gospodarczej portów morskich:
 - dywersyfikacja oferty usługowej portów oraz dostosowanie jej do potrzeb rynkowych,
 - aktywne uczestnictwo portów morskich w rozwoju przewozów intermodalnych oraz współpraca podmiotów zarządzających portami z operatorami terminali intermodalnych,
 - udział portów w rozwoju społeczno-gospodarczym gmin i regionów portowych,
- w zakresie zwiększenia znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich:
 - stworzenie warunków dla powrotu floty polskich armatorów pod polską banderę oraz odnowy ich tonażu żeglugowego, w tym przygotowanie pakietu instrumentów prawnych,
 - promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jako formy transportu preferowanej przez Unię Europejską,
 - doskonalenie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz przestrzeganie międzynarodowych wymogów, związanych z ochroną środowiska morskiego,

- w zakresie poprawy konkurencyjności polskich armatorów morskich na rynku żeglutowym, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego:
 - stworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju żeglugi promowej, w tym jej uczestnictwa w przewozach intermodalnych,
 - znalezienie skutecznej strategii dalszego rozwoju polskich przedsiębiorstw żeglugi liniowej, dostosowanie ich oferty do potrzeb rynku europejskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,
 - tworzenie platform współpracy armatorów i szkół morskich, aktywna promocja zawodu marynarza,
 - uczestnictwo w inicjatywach UE, nakierowanych na przejmowanie ładunków z lądu na morze,
 - sprostanie nowym wyzwaniom europejskiej żeglugi morskiej takim jak ewolucja warunków rynkowych (m.in. rozszerzenie rynku wewnętrznego UE na transport morski), ochrona środowiska i polityka energetyczna Unii Europejskiej.

Z analizy powyższych zapisów *Strategii* wynika, że głównym założeniem przedmiotowego dokumentu jest rozwój portów i żeglugi. Dotyczy to zarówno portów dużych, jak i małych oraz średnich. Zgodnie z zapisami *Strategii* „w przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmocnienie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane będą inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojazdowej do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych.”

Dokumentem wykonawczym do rządowej „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” w obszarze problematyki portów morskich jest „Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)” [MTBiGM, 2013b]. W dokumencie zawarto diagnozę aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich, przygotowano prognozy obrotu ładunkowego oraz ruchu pasażerskiego polskich portów morskich do 2020 r. i perspektywy dalszych zmian na wspomnianych rynkach do roku 2030. Najważniejszy element opracowania – cele i priorytety rozwoju portów morskich, stanowią ramy dla ubiegania się przez podmioty zarządzające portami morskimi, urzędy morskie, gminy miast portowych oraz Polskie Linie Kolejowe S.A., o środki finansowe UE na realizację inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich i bezpośrednim dostępie do portów od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej UE.

W Programie tym zawarto m.in. najważniejsze zadania inwestycyjne służące rozwojowi portów. Z punktu widzenia planów przestrzennych obszarów morskich najważniejsze inwestycje zawarte są w priorytecie 1 (Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza) w celu 1 (Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych). Przy opracowywaniu planów morskich należy jednak także wziąć pod uwagę pozostałe zadania inwestycyjne, np. dotyczące poprawy połączenia portów z ich zapleczem czy rozbudowy infrastruktury wewnątrz portowej, gdyż mogą one skutkować wzrostem wolumenu ładunków z i do portów morskich.

W październiku 2014 r. Rząd przyjął „Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” [MliR, 2014]. Dokument ten uszczegóławia SRT2020 przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy Unii Europejskiej. Zawiera on listę inwestycji priorytetowych, które będą realizowane do momentu wyczerpania dostępnych środków. Priorytety realizacyjne zostaną wskazane po ustaleniu dokładnej alokacji ze środków UE na transport na lata 2014-2020.

2. Historia i zarządzanie portem morskim w Trzebieży

Port morski został formalnie ustanowiony w 1963 roku na mocy Rozporządzenia Ministra Żeglugi. Obecne granice portu zostały określone w 2009 roku na mocy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Trzebieży od strony lądu.

Port w Trzebieży zaliczany jest do portów, które nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. W porcie nie powołano podmiotu zarządzającego. Zadanie zarządzania portem powierzono Kapitanatowi Portu Trzebież.

W skład Kapitanatu Portu Trzebież wchodzi:

- 1/ Kapitan Portu Trzebież (symbol KPt),
- 2/ Służba Dyżurna Kapitanatu (oficer / młodszy oficer portu, bosmani portu),
- 3/ Oficer ds. Administracji Portów i Obsługi Systemów,
- 4/ Bosmanat Portu Nowe Warpno (symbol: BNW),
- 5/ Bosmanat Portu Wolin (symbol: BW),
- 6/ Bosmanat Portu Stepnica (symbol: BS).

Zadania Kapitanatu to:

1. Zarządzanie portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi, w których nie powołano podmiotu zarządzającego zgodnie z zakresem właściwości terytorialnej Kapitanatu.
2. Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi w portach i przystaniach morskich oraz na torach podejściowych, z wyłączeniem tych torów, które leżą w granicach zasięgu systemu VTS, oraz nad bezpieczeństwem statków podczas postoju w porcie.
3. Planowanie rozwoju portów i przystani morskich, o których mowa w pkt 1 we współpracy z Wydziałem Gospodarki Przestrzennej i Geodezji.
4. Nadzór i kontrola funkcjonowania podległych bosmanatów portów.
5. Sprawowanie ogólnego nadzoru nad stanem zabezpieczenia przeciwpożarowego w granicach właściwości terytorialnej Kapitanatu.
6. Prowadzenie dochodzeń i zabezpieczanie dowodów wypadków morskich dla potrzeb Izby Morskiej.
7. Nadzór nad ratownictwem życia na morzu oraz zabezpieczanie mienia porzuconego, znalezione na morzu bądź wyrzuconego przez morze.
8. Prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawach o wymierzenie kary pieniężnej za naruszenie obowiązujących przepisów.

9. Nadzór i prowadzenie ewidencji ruchu statków, ładunków i pasażerów oraz weryfikacja i przysyłanie formularzy ewidencyjnych do Głównego Urzędu Statystycznego.
10. Kontrola dokumentów i wyposażenia jednostek pływających.
11. Opiniowanie i wnioskowanie w sprawach inwestycji, prac sondażowych, zawieranych umów, remontów i zmian sposobu użytkowania budowli morskich, znajdujących się na obszarze właściwości terytorialnej Kapitanatu oraz współpraca w tym zakresie z innymi komórkami Urzędu Morskiego.
12. Nadzór i kontrola nad porządkiem portowo-żeglugowym w tym egzekwowanie Przepisów Portowych.
13. Naliczanie i pobieranie opłat portowych oraz uzgodnienia w sprawach taryf i wysokości opłat portowych.
14. Prowadzenie dziennika portowego, w tym ewidencji ładunków i pasażerów.
15. Prowadzenie stałego nasłuchu radiowego i korespondencji radiowej zgodnie z odpowiednimi procedurami.
16. Wykonywanie czynności określonych w Kodeksie ISPS.
17. Ochrona środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami we współpracy z Inspektorem Ochrony Środowiska Morskiego.
18. Opracowywanie planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków zawijających do portów i przystani morskich, o których mowa w pkt 1.
19. Sporządzanie raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych zlokalizowanych w portach, o których mowa w pkt 1.
20. Opiniowanie projektów aktów normatywnych w zakresie prowadzonych spraw.
21. Zgłaszanie właściwym merytorycznie komórkom organizacyjnym uwag w zakresie stanu technicznego obiektów i budowli znajdujących się na terenie właściwości terytorialnej Kapitanatu.
22. Współpraca ze Strażą Graniczną, Policją, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa SAR, Marynarką Wojenną, Strażą Pożarną w zakresie bezpieczeństwa w porcie lub przystani.
23. Współpraca z organami samorządu terytorialnego i administracji rządowej w zakresie prowadzonych spraw.
24. Przygotowywanie stanowiska Urzędu w zakresie opiniowania projektów uchwał gmin w sprawie wykazu kąpielisk w porozumieniu z innymi Komórkami organizacyjnymi, w szczególności z Inspektorem Ochrony Wybrzeża i Inspektorem Ochrony Środowiska Morskiego.
25. Sporządzanie raportów i sprawozdań z działalności Kapitanatu³

3. Funkcje i rozwój portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.

Małe porty i przystanie, jako ważne elementy lokalnego potencjału rozwojowego, zajmują ważne miejsce w lokalnej polityce gmin. Stanowią one także o potencjale rozwojowym kraju, tworząc elementy polityki morskiej kraju i regionu.

³ Zgodnie z: <http://www.ums.gov.pl/sch/KPt.pdf>

Porty lokalne są składnikami infrastruktury lokalnej, zapewniającymi możliwość wykorzystania szans, jakie daje regionowi nadportowe położenie. Dlatego też ich funkcje dostosowane są do przyjętych przez daną społeczność form korzystania z morza. Funkcje te obejmują:

- zapewnienie dostępu do danego odcinka brzegu od strony morza dla ładunków i pasażerów,
- obsługę rybołówstwa przybrzeżnego i morskiego, korzystającego z pobliskich łowisk,
- obsługę łodzi sportowych i różnego typu działań z zakresu turystyki i rekreacji morskiej,
- zapewnienie warunków dla realizacji działalności wytwórczej, związanej z ww. funkcjami, takimi jak składowanie i przetwórstwo ryb czy budowa i remonty małych jednostek morskich, głównie rybackich i sportowych.⁴

Porty lokalne i przystanie są także miejscem dla służb, zajmujących się ratownictwem wodnym oraz likwidacją skażeń środowiska morskiego.

Małe porty morskie mogą pełnić wszystkie ww. funkcje, które są typowe dla punktów węzłowych infrastruktury transportu, natomiast aktywność przystani morskich zwykle ogranicza się do rybołówstwa przybrzeżnego, a w sezonie letnim – pełni także funkcję obsługującą ruch turystyczno-rekreacyjny.

Na problemy rozwojowe małych portów nakłada się ich wciąż niezadowalająca (pomimo poczynionych inwestycji) dostępność od strony lądu. Dla jej poprawy porty muszą współpracować z samorządami ponadgminnymi i władzami krajowymi.

Wśród czynników warunkujących rozwój portów lokalnych trzeba wymienić przede wszystkim pobudzanie aktywności gospodarczej najbliższego otoczenia (miasta, gminy i powiatu).

W portach działają różne podmioty gospodarcze. Świadczą one usługi związane z rybołówstwem (połowy, przetwórstwo i dystrybucja), turystyką wodną (żegluga i inne sporty wodne), usługami remontowymi i przeładunkowymi (operatorzy) oraz gastronomią.

Wśród wiodących funkcji portów lokalnych najczęściej jest wymieniana funkcja rybacka (połowy, przetwórstwo, dystrybucja, handel) oraz różne segmenty funkcji turystycznej (przewozy pasażerskie, sporty wodne).

Samorządy terytorialne (gminy) działając na szczeblu lokalnym, odgrywają ważną rolę w wykorzystaniu, w sposób zapewniający najlepsze efekty gospodarcze i społeczne, tak istotnych elementów obszarów nadbrzeżnych, jakimi są lokalne porty morskie i przystanie. Kierunki rozwoju lokalnych portów zawarte są w lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju gmin nadmorskich.

Port Trzebież jest portem tranzytowym dla barek uprawiających żeglugę między Polską a Niemcami. Jest miejscem postoju żeglugi pasażerskiej, a także portem schronienia dla jednostek rybackich i sportowych. Jest także miejscem postoju jednostek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz PRCiP. Stanowi duży ośrodek sportów wodnych Centralnego Ośrodka Żeglarsstwa Polskiego Związku Żeglarskiego dysponujący własnym basenem jachtowym.⁵ Port w Trzebieży jest największym polskim portem nad Zalewem Szczecińskim, głównie rybackim, ale także handlowym, pasażerskim i jachtowym. Działa tu morskie przejście graniczne z ruchem osobowym i towarowym. Posterunek celny wykonuje kontrolę celną w pełnym zakresie.

Rozwojowi portu lokalnego w Trzebieży sprzyjają następujące czynniki:

- położenie na trasie toru wodnego Szczecin-Świnoujście,

⁴ „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, 2009

⁵ https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_morski_Trzebie%C5%BC

- lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej,
- działalności Centralnego Ośrodka Szkolenia Żeglarzy w Trzebieży,
- aktywność oraz możliwości rozwojowe i inwestycyjne użytkowników portu,
- istniejąca infrastruktura.

Rozwojowi portu w Trzebieży nie sprzyjają:

- wieloletnie zapóźnienia inwestycyjne oraz braki w nakładach na poprawę infrastruktury,
- brak lokalizacji zakładów związanych z rybołówstwem,
- brak szkoły o profilu morskim.

Mimo obiektywnie mało korzystnych warunków rozwoju, małe porty i przystanie mogą stanowić ważny czynnik aktywizacji gmin nadmorskich.

Rozwój portów lokalnych wymaga przygotowania strategii rozwojowych. Jednym z narzędzi koordynujących ich rozwój, jest planowanie przestrzenne na szczeblu gmin. Niestety, ta sytuacja pozostawia wiele do życzenia. Co prawda ogólne zasady rozwoju przestrzennego struktur portowych są zazwyczaj ujęte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, ale tylko niektóre z gmin posiadają uchwalone dla swoich portów miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Z tego powodu podstawowym dokumentem umożliwiającym realizację inwestycji na obszarach portów są decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Zaznaczyć przy tym należy, że gmina sporządza plany zagospodarowania przestrzennego dla obszaru lądowego, natomiast Dyrektor Urzędu Morskiego dla morskich wód wewnętrznych, w tym wód w granicach portów morskich.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Zgodnie z zapisami ustawy o portach i przystaniach należy zagwarantować każdemu portowi możliwość bezpiecznego podejścia od strony morza oraz zachowania, niezbędnych dla jego potrzeb, elementów akwatorium (redy, kotwiczowiska, obrotnice).
- Można przyjąć, że znaczenie portów lokalnych będzie rosło wraz ze wzrostem zamożności Polaków i Polski i integracją portów w kompleks gospodarek lokalnych.
- Na podstawie zachodzących zmian w funkcjonowaniu portów, zakłada się ich przekształcenie z portów o funkcji rybackiej na porty turystyczno-rekreacyjne, z uzupełniającą funkcją rybacką.
- Należy wziąć pod uwagę, iż rozwój ukierunkowany będzie na rozbudowę istniejących portów, a nie na budowę nowych obiektów.
- Rozwój kwalifikowanej bazy obsługi turystyki morskiej, żeglarstwa i innych sportów wodnych będzie następować zarówno poprzez wykorzystanie istniejących obiektów hydrotechnicznych w portach, jak i poprzez ich rozbudowę, która powinna być połączona z aktywizacją zaplecza portów dla usług towarzyszących (zaplecze techniczne, remonty, zimowanie jachtów, wynajem sprzętu, organizacja kursów i szkoleń).
- Należy zwrócić uwagę na bezpieczeństwo nawigacji w sytuacji rosnącej intensywności żeglugi na torach podejściowych i wzrostu wielkości jednostek pływających.

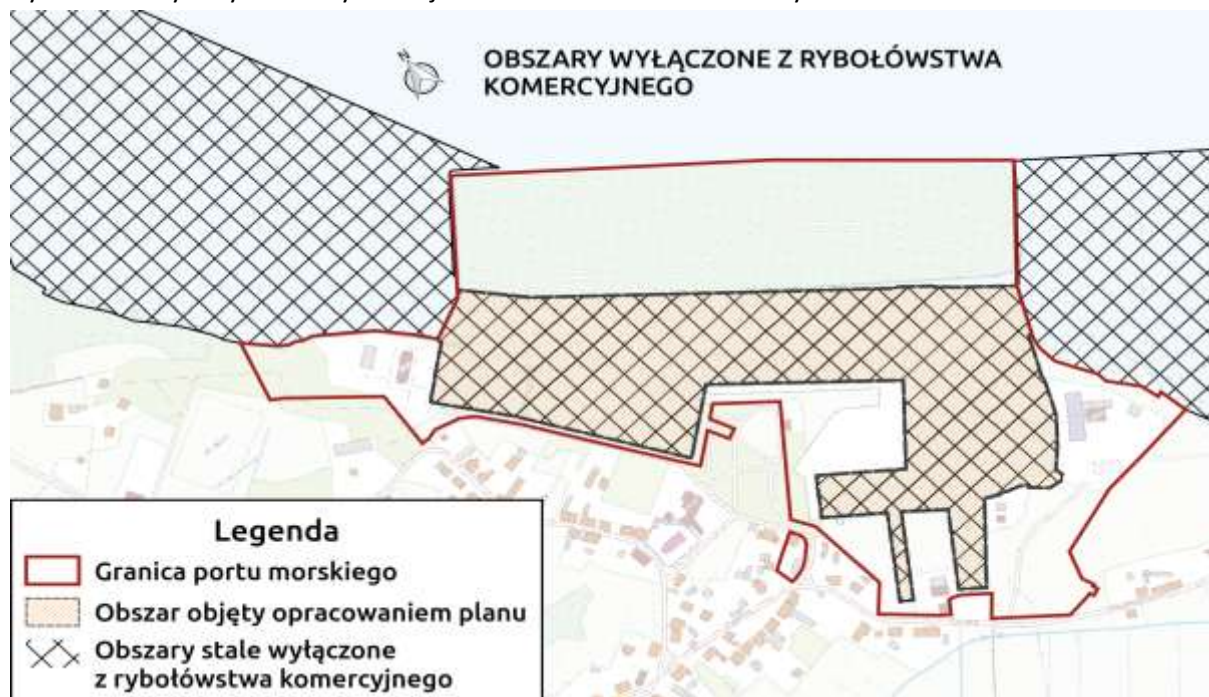
- Należy uwzględnić ograniczenia wynikające z występujących na obszarze opracowania obszarowych form ochrony przyrody.
- Rozwój portu wymaga dywersyfikacji pełnionych przez niego funkcji – zapewnienie szerokiej, odpowiadającej potrzebom rynkowym, oferty usługowej zarówno w ramach dynamicznie zmieniającej się funkcji transportowej, jak i innych portowych funkcji.

4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej

a) Aktywność rybacka

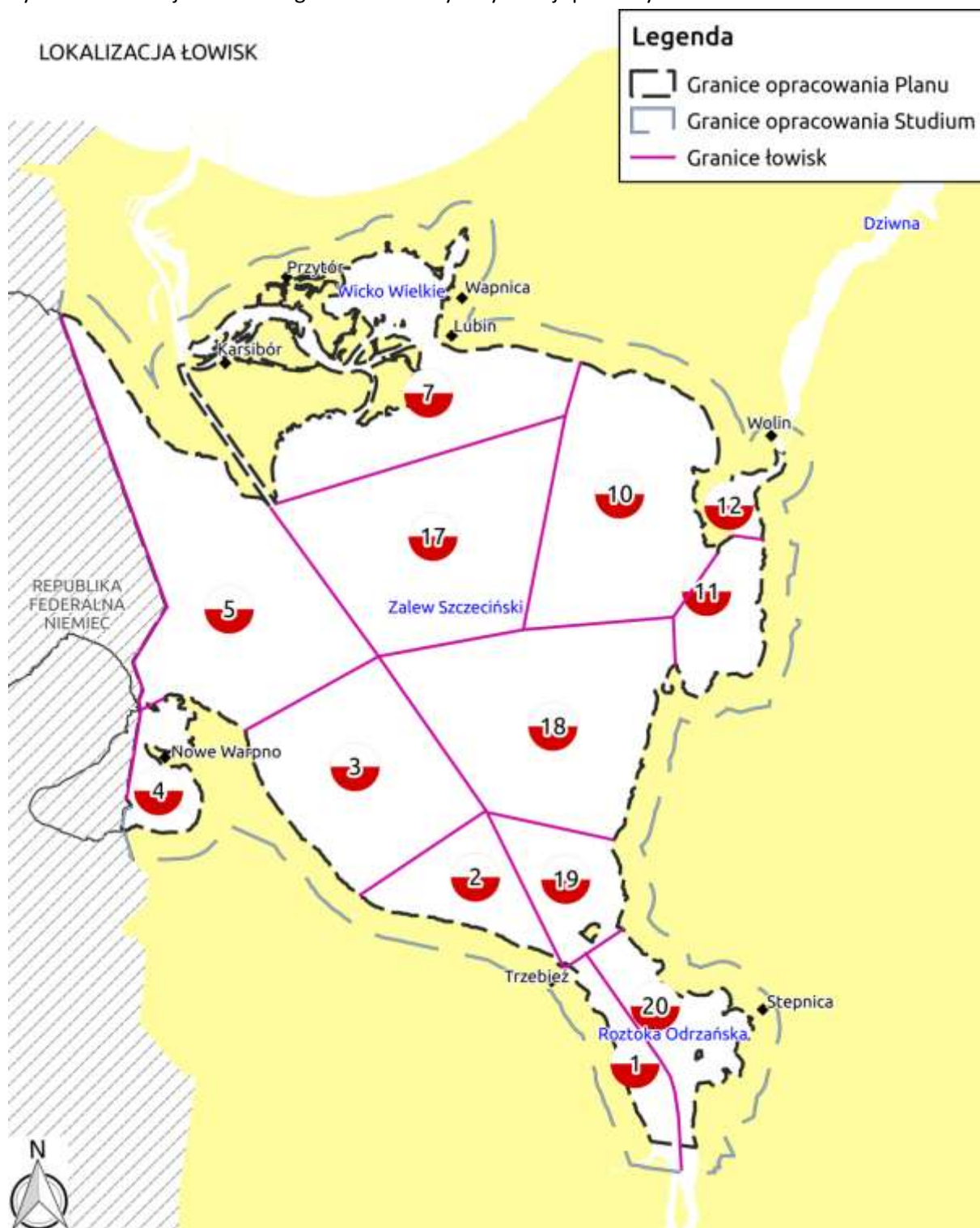
Na podstawie art. 11, w związku z art. 141 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów. Mając powyższe na uwadze, port morski w Trzebieży znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.

Ryc. 5 Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Trzebieży.



Źródło: opracowanie własne

Ryc. 6 Lokalizacja łowisk wg nomenklatury używanej przez rybaków na Zalewie Szczecińskim.



Źródło: Kibitz 2016

B) aktywność wędkarska

Zgodnie z §159.12 przepisów portowych zabrania się na obszarze portów przystani połowu ryb z urządzeń nawigacyjnych, mostów i urządzeń portowych. Urządzeniem portowym wg definicji jest również nabrzeże.

W porcie morskim w Trzebieży są ustawione tablice z informacją o zakazie połowu ryb na terenie portu będącego pod zarządem kapitanatu. Dozwolony jest jedynie połów ryb z pokładu własnej łodzi zacumowanej do nabrzeża. Kapitanat wydaje także zgody na organizowanie zawodów wędkarskich, określając warunki i wyznaczając miejsce. Zarządca nie akceptuje postoju na kotwicy w basenie portowym w celu połowu ryb.

Kapitanat nie ingeruje w wędkowanie na kejach innych właścicieli.

5. Trasy żeglugi

Podstawowym dokumentem prawnym w dziedzinie prawa morza jest „Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza” (UNCLOS), podpisana 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay na Jamajce. Polska ratyfikowała Konwencję 6 listopada 1998 r. na podstawie ustawy z dnia 2 lipca 1998 roku (Dz. U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543, zał.).

Zgodnie z zapisami ww. dokumentu, żegluga po morzach (z wyjątkiem wód wewnętrznych) ma charakter swobodny. Istnieją od tej zasady istotne odstępstwa. W rejonach ścieśnionych, czyli takich gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania, ruch ten mogą regulować postanowienia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, agencji ONZ z siedzibą w Londynie (IMO). W ustaleniu z IMO lokalne urzędy administracji morskiej (w Polsce Urząd Morski w Gdyni, Słupsku i Szczecinie) ustanawiają systemy rozgraniczenia ruchu (*Traffic Separation System* — TSS), strefy objęte szczególnym nadzorem technicznym (*Systemy Kontroli Ruchu Statków* — Vessel Traffic Service — VTS), w których istnieje obowiązek zgłaszania przez statki wszelkich manewrów, sytuacji wejścia i wyjścia ze strefy, przekraczania kolejnych punktów meldunkowych. W obszarach tych funkcjonuje system ścisłego nadzoru nad ruchem statków (podobny do stosowanego w lotnictwie), w którym centrum naziemne w nieprzerwany sposób nadzoruje bezpieczeństwo ruchu statków, ingeruje w decyzje podejmowane na statku poprzez nakaz zmiany prędkości, kierunku ruchu lub zmianę trasy.

Ruch jednostek pływających na obszarze morskich wód wewnętrznych regulują przepisy odrębne, tzw. przepisy portowe. Określają one zasady bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów, leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przepisy portowe stosuje się również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani. Na obszarze opracowania obowiązują następujące akty prawne:

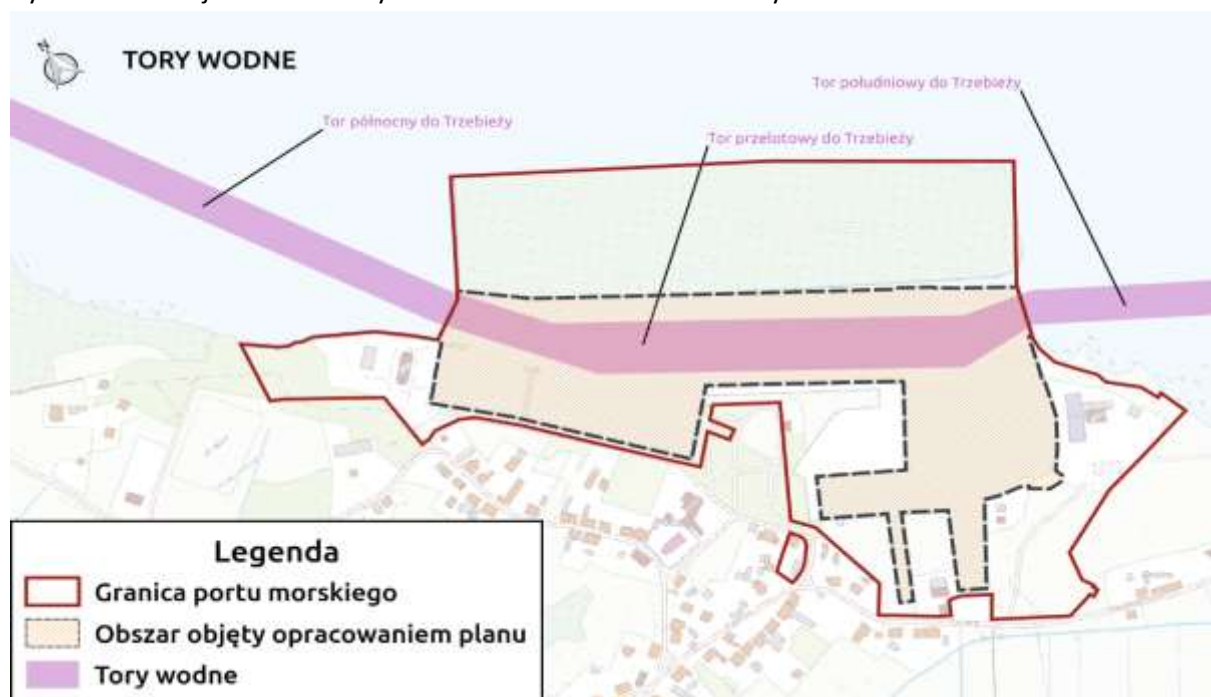
- 1) Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 2932 z dnia 6 sierpnia 2013 r.);
- 2) Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 stycznia 2014 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych;

- 3) Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 12 listopada 2015 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 4533 z dnia 17 listopada 2015 r.);
- 4) Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 stycznia 2017 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 2099 z dnia 9 maja 2017 r.).

Zgodnie z Zarządzeniem Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu i § 11. tego zarządzenia w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Trzebieży wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a. tor podejściowy północny (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście - Szczecin) o parametrach: długość – 5,44 km, szerokość w dnie – 40 m i głębokość 4 m,
 - b. tor podejściowy południowy (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście – Szczecin) o parametrach: długość – 1,91 km, szerokość w dnie – 40 m i głębokość – 4,5 m,
 - c. kanał przelotowy o parametrach: długość – 0,64 km, szerokość w dnie – do 40 m do 60 m i głębokość – 4,5 m;
- 2) umocnienie brzegowe wyspy falochronowej;
- 3) stałe i pływające znaki nawigacyjne:
 - a. podejście północne: pława świetlna – 1 sztuka, pławy nieświecące – 4 sztuki, nabieżnik świetlny Trzebież N – 2 stawy,
 - b. podejście południowe: pława nieświecąca – 2 sztuki, nabieżnik świetlny Trzebież S – 2 stawy,
 - c. port: światła wejściowe na podejściu południowym i północnym – 4 sztuki;
- 4) urządzenia i instalacje: systemy zasilania energetycznego obiektów wymienionych w pkt 2 i 3.

Ryc. 7. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu w Trzebieży.



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z Zarządzeniem nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy Portowe, żegluga portowa, a więc żegluga odbywająca się w obrębie portów wraz z przyległymi akwenami, została oznaczona na poniższych rycinach:

Ryc. 8. Granice obszarów żeglugi portowej na obszarze Zalewu Szczecińskiego.



źródło: opracowanie własne na podstawie Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013r.

Elementy oznakowania toru wodnego Świnoujście – Szczecin, istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi na całym Zalewie Szczecińskim, to⁶:

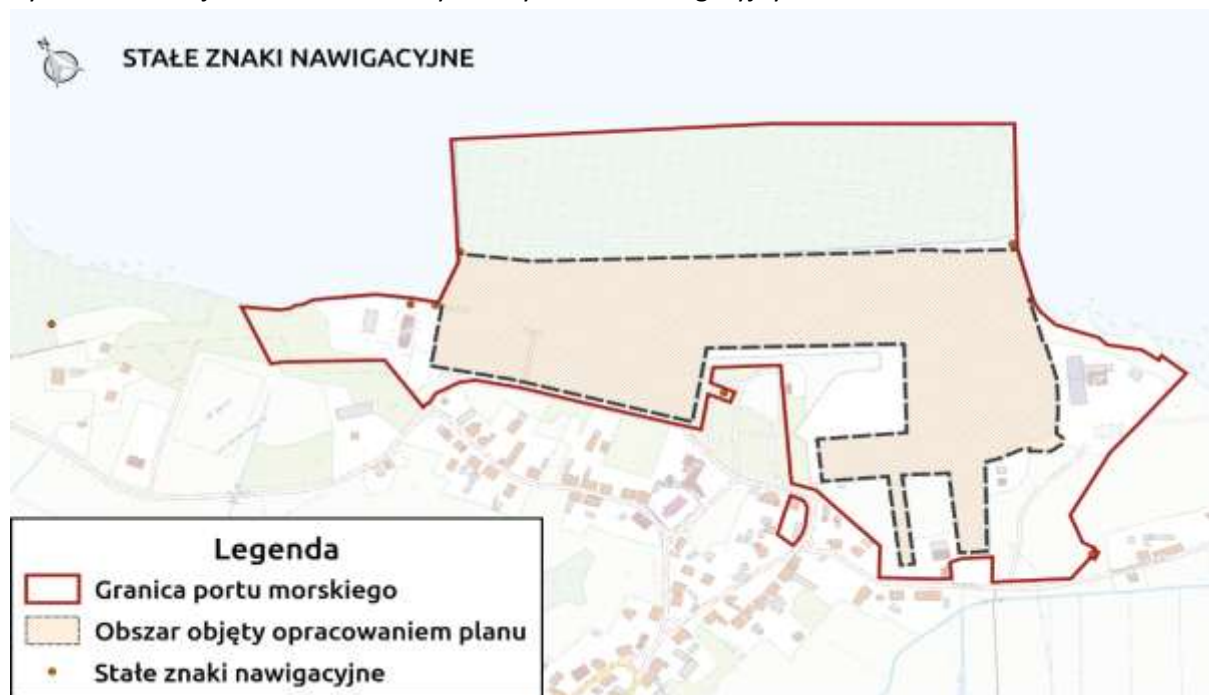
- stawy świetlne nabieżników Karsibór, Mańków i Stepnica – 6 staw.
- stawy świetlne bram torowych nr 1, 2, 3 i 4 – 8 staw,
- światło sektorowe Żuławy na Roztoce Odrzańskiej – 1 sztuka,
- stawy świetlne na Zakręcie Mańków na Roztoce Odrzańskiej – 3 stawy,
- główki na falochronie wejściowym do Kanału Piastowskim – 2 stawy,
- pławy świetlne – 21 sztuk.

Elementy oznakowania pozostałych torów wodnych na Zalewie Szczecińskim prowadzących do portów o znaczeniu lokalnym, to:

⁶ Na podstawie danych otrzymanych z Wydziału Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

- stawy świetlne nabieżników Lubin, Gołogóra, Zagórze, Skoszewo, Trzebież N, Trzebież S, Stepnica-Port – 14 staw,
- światła sektorowe na bramach torowych nr 1, 2 i 3 oraz Nowym Warpnie – 4 sztuki,
- dalba Rów – 1 sztuka,
- pławy świetlne – 18 sztuk,
- pławy nieświetlne – 90 sztuk.

Ryc. 9. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z Urzędu Morskiego w Szczecinie

Zgodnie z Zarządzeniem nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy Portowe:

§58 W porcie Trzebież obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość całkowita - 20 m;
- 2) w celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu, statki oraz zestawy holownicze obowiązane są nawiązać łączność z Kapitanatem Portu Trzebież z wyprzedzeniem 30 minut;
- 3) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej;
- 4) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Trzebież;
- 5) warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości całkowitej ponad 75 m lub szerokości ponad 13 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 6B, każdorazowo określa Kapitan Portu Trzebież.

Ponadto:

§ 100.

Ust. 2. W porcie Trzebież statki o długości całkowitej ponad 75 m obowiązane są, podczas manewrowania z obrotem, do korzystania z asysty holownika.

47.

Ust. 2. Wielkość zestawów pchanych udających się z portu Trzebież przez Zalew Szczeciński do Niemiec nie może przekraczać 175 m długości całkowitej i szerokości łącznej dwóch barek.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Ruch jachtów i innych małych jednostek sportowo-rekreacyjnych nadal odbywać się będzie w sposób swobodny i skupiać się będzie w pasie przybrzeżnym oraz na głównym torze wodnym prowadzącym ze Szczecina do Świnoujścia.
- Zakłada się utrzymanie i modernizację istniejących torów podejściowych.
- Należy wziąć pod uwagę wpływ rozwoju turystyki na zmiany intensywności żeglugi, a tym samym inne pełnione przez porty funkcje.
- Należy wzmocnić narzędzia kontroli i przestrzegania przepisów portowych w zakresie zakazu wykonywania rybołówstwa.

6. Składowanie urobku

Na terenie portu morskiego w Trzebieży nie jest zlokalizowane pole refulacyjne. Stosunkowo blisko zlokalizowane jest natomiast pole Chełminek. Planowana jest rozbudowa pola Chełminek.

Planowana inwestycja na polu „Chełminek” znajduje się na działkach nr 2 i 4/5 obręb 0001 Zalew Szczeciński oraz na działce 1094 obręb 0111 Trzebież 1. Inwestycja polegać będzie na przebudowie istniejącego pola refulacyjnego na wyspie Chełminek oraz powiększeniu go na przylegających od wschodu i południa akwenach materiałem pochodzącym z pogłębienia torów wodnych i akwenów portowych pomiędzy Świnoujściem i Szczecinem.

Dla inwestycji tej została wydana decyzja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (znak GT7gg/62/17246/13 z dnia 16 kwietnia 2013 r.) na „Odbudowę i rozbudowę pola refulacyjnego Chełminek”.

Zakres robót na akwenie wewnętrznych wód morskich wokół Wyspy Chełminek obejmuje:

- rozbudowę pola w celu znacznego powiększenia pojemności pola z uwagi na prace związane z bieżącym utrzymaniem torów wodnych,
- budowę nowej przystani dla refulera lub pogłębiarki przy południowej części zachodniego brzegu,
- przełożenie elektrycznego kabla zasilającego pomiędzy wyspą Chełminek a stałym lądem w okolicy miejscowości Świętowie.

7. Gospodarka odpadami⁷

1. Lokalizacja portowych urządzeń odbiorczych

W porcie w Trzebieży zlokalizowane są następujące stanowiska do odbioru odpadów ze statków:

1) W rejonie Nabrzeża UMS:

- zbiornik na wody zaolejone o pojemności 1,5 m³,
- 2 pojemniki na niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne o pojemności 1,1 m³ każdy, zbiornik na tworzywa sztuczne o pojemności 2,5 m³.

2) W rejonie Basenu Rybackiego:

- zbiornik na wody zaolejone o pojemności 5 m³,
- 2 pojemniki na niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne o pojemności 1,1 m³ każdy.

2. Rodzaje odpadów ze statków przyjmowanych do portowych odpadów odbiorczych

Ze statków przyjmowane są odpady olejowe i ich mieszaniny (wymienione w Załączniku I Konwencji MARPOL 1973/78) oraz odpady powstające na statku (wymienione w Załączniku V Konwencji MARPOL 1973/78).

⁷ Zgodnie z : Informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków w porcie w Trzebieży z UMS

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych:

- Należy wzmocnić system monitorowania skażeń substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z przypadkowych rozlewów związanych z ruchem jednostek pływających.
- W ramach przygotowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich należy dokonać analizy, które z elementów tras nawigacyjnych generują największe ryzyko wystąpienia skażeń substancjami ropopochodnymi i rozważyć możliwości zmniejszenia takiego ryzyka w obszarach szczególnej ochrony przyrody oraz przybrzeżnej aktywności turystycznej.

8. Infrastruktura portowa

a) Nabrzeża portowe

Zgodnie z § 12 Zarządzenia nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Karsiborze, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu⁸, w skład infrastruktury portowej portu w Trzebieży wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

- 1) Akwatorium znajdujące się w granicach administracyjnych portu w Trzebieży o powierzchni 0,1112 km².
- 2) Basen Żeglarski:
 - a) Obiekty hydrotechniczne:
 - falochron Północny o długości 38,35 m,
 - nabrzeże Oczepowe wraz z wyciągiem łodziowym o łącznej długości 351,00 m,
 - pomost żelbetowy o długości 87,30 m,
 - umocnienie brzegowe południowe o długości 79,00 m,
 - b) Urządzenia i instalacje:
 - oświetlenie Basenu Żeglarskiego,
- 3) Basen Handlowo - Pasażerski:
 - a) Obiekty hydrotechniczne
 - nabrzeże Tranzytowe o długości 206,00 m,
 - nabrzeże PRCiP o długości 102,30 m,
 - nabrzeża SUM o długości 90,37 m,
 - nabrzeże Postojowe o długości 51,00 m,
 - przystań dalbowa (10 szt. dalb),
 - b) Urządzenia i instalacje:
 - oświetlenie basenu,
 - szafki poboru energii elektrycznej, szt 8,
- 4) Basen Rybacki:
 - a) Obiekty hydrotechniczne:

⁸ Dz. Urz. Woj. Zach-Pom. Nr 38 poz. 798

- nabrzeże Oczepowo - Skarpowe o łącznej długości 535,00 m,
 - wyciąg łodziowy o szerokości 4,00 m i długości 15,00 m,
- b) Urządzenia i instalacje:
- stacji paliw,
 - oświetlenie basenu,
 - zbiornik na wody zaolejone.

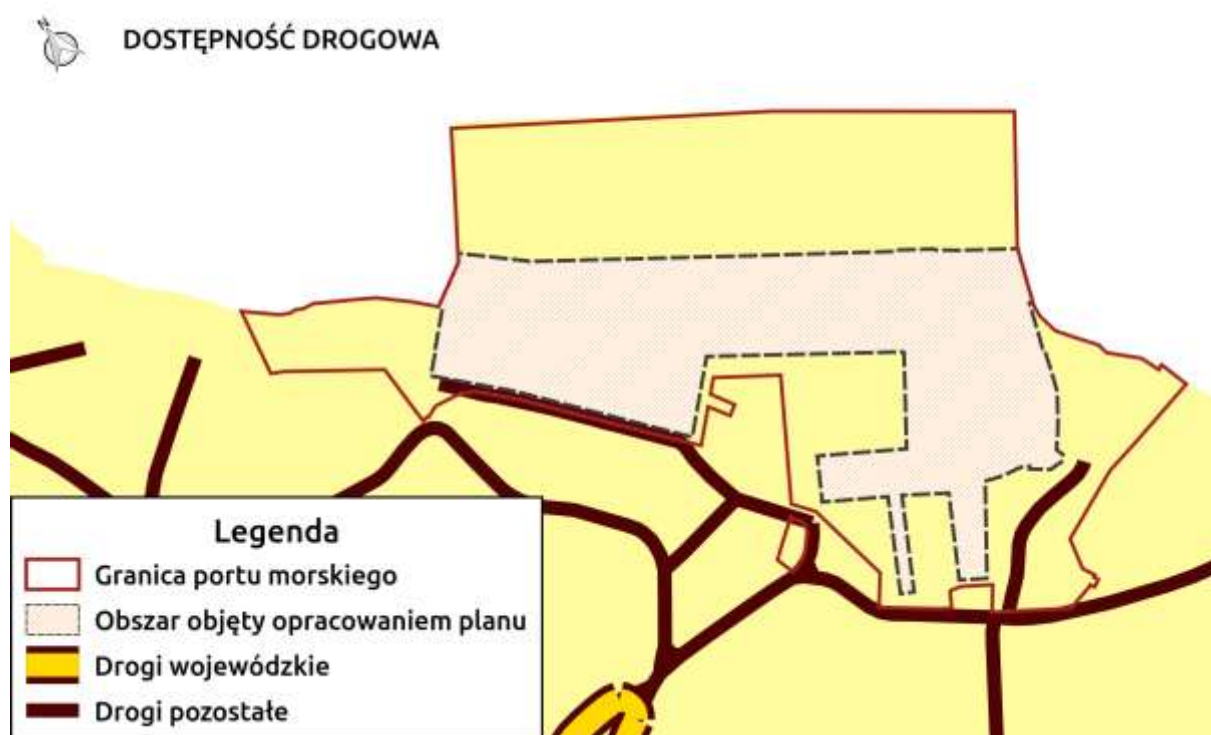
Ryc. 10. Lokalizacja obiektów w Porcie w Trzebieży.



Źródło: opracowanie własne

b) Dostępność drogowa i kolejowa

Ryc. 11. Dostępność drogowa obszaru portowego.



Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Biorąc pod uwagę planowane inwestycje, w planie należy określić zasady zagospodarowania poszczególnych części portu.
- Zróżnicowana struktura własnościowa gruntów leżących na obszarze portu, która może utrudniać podejmowanie na ich obszarze działań.
- Należy wziąć pod uwagę analizę dostępności komunikacyjnej poszczególnych części portu.

Port w liczbach

Ryc. 12. Długość nabrzeży w Porcie w Trzebieży.

TABL. 4.1 DŁUGOŚĆ NABRZEŻY W PORTACH MORSKICH W 2015 R.
LENGHT OF SEAPORT QUAYS IN 2015

PORTY PORTS	Ogółem <i>Grand total</i>	W tym nadające się do eksploatacji <i>Of which suitable for use</i>	Z liczby ogółem <i>Of grand total</i>		
			nabrzeża głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji <i>quays of depth over 10.9 m suitable for use</i>	nabrzeża przeładunkowe <i>trans shipping quays</i>	
				razem <i>total</i>	w tym nadające się do eksploatacji <i>of which suitable for use</i>
OGÓŁEM TOTAL	92917	78186	10461	45372	44040
Gdańsk	28749	19717	4892	9842	9593
Gdynia	13783	13393	3788	10843	10843
Szczecin	20063	14959	–	11719	10686
Świnoujście	8115	8014	1781	6818	6768
Police	1000	1000	–	1000	1000
Darłowo	5941	5941	–	366	366
Dziwnów	1536	1432	–	232	232
Elbląg	4001	4001	–	2555	2555
Kołobrzeg	3130	3130	–	719	719
Nowe Warpno	193	193	–	–	–
Stepnica	500	500	–	452	452
Trzebież	747	747	–	–	–
Ustka	2992	2992	–	477	477
Władysławowo	2167	2167	–	349	349

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Tabela nr 1. Zestawienie ruchu jednostek w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Lp.	Rodzaj jednostki	Ruch jednostek w porcie Trzebież latach									
		Rok 2012		Rok 2013		Rok 2014		Rok 2015		Rok 2016	
		wejście	wyjście	wejście	wyjście	wejście	wyjście	wejście	wyjście	wejście	wyjście
1	Jednostki polskie (barki, pchacze, holowniki)	214	214	321	321	52	52	37	37	72	72
2	Jednostki niemieckie (barki, pchacze, holowniki)	8	8	10	10	2	2	3	3	33	33
3	Motorówki polskie (UMS, OIRM, SAR, Policja, SG itp.)	417	417	371	371	366	366	350	350	395	395
4	Jednostki hydrograficzne bandery niemieckiej	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-
5	Jednostki rybne										
	a) polskie	2 583	2 583	2 258	2 258	2 676	2 676	2 502	2 502	2 664	2 664
	b) niemieckie	3	3	11	11	1	1			-	-
6	Statki pasażerskie polskie	2	2	44	44	6	6	2	2	-	-
7	Statki pasażerskie obcych bander:										
	a) Niemcy	30	30	19	19	19	19	20	20	19	19
	b) Szwajcaria	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-
8	Jednostki sportowo - turystyczne polskie	1 198	1 198	1 192	1 192	1 431	1 431	1 089	1 089	1 104	1 104
9	Jednostki sportowo - turystyczne obcych bander:										
	a) Niemcy	1 030	1 030	793	793	1 030	1 030	800	800	684	684
	b) Dania	6	6	17	17	10	10	10	10	8	8
	c) Holandia	24	24	24	24	37	37	24	24	24	24
	d) Szwecja	38	38	50	50	58	58	68	68	24	24
	e) Wielka Brytania	2	2	2	2	2	2	5	5	5	5

f) Norwegia	1	1	1	1	3	3	4	4	-	-
g) Belgia	5	5	6	6	9	9	5	5	8	8
h) Czechy	9	9	8	8	15	15	16	16	10	10
i) Armenia	7	7	4	4	9	9	6	6	9	9
j) Australia	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
k) Austria	2	2	1	1	-	-	2	2	1	1
l) Szwajcaria	2	2	2	2	1	1	5	5	8	8
m) Vanuatu	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
n) Nowa Zelandia	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
o) Francja	-	-	-	-	1	1	2	2	2	2
p) Finlandia	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
q) Kanada	-	-	-	-	5	5	2	2	-	-
r) Słowacja	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-
s) Gibraltar	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
t) USA	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
R A Z E M	5 582	5 582	5 141	5 141	5 736	5 736	4 954	4 954	5 071	5 071

Źródło: UMS

Tabela nr 2. Zestawienie ruchu statków pasażerskich w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Lp	Nazwa statku pasażerskiego	Bandera	Ilość zawinięć				
			Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016
1	m/s "Odra Queen"	Polska	2	-	1	-	-
2	m/s "Dziwanna"	Polska	-	-	-	2	-
3	wodolot "Bosman Express"	Polska	-	44	5	-	-
4	m/s "Jan van Cuyk"	Niemcy	30	19	19	18	19
5	m/s "Serentie"	Niemcy	-	-	-	1	-
6	m/s "Ostseebad Zingst"	Niemcy	-	-	-	1	-
7	m/s "Frederic Chopin"	Szwajcaria	-	1	-	-	-
8	m/s "Katharina von Bora"	Szwajcaria	-	1	-	-	-
9	m/s "Excelence Coral"	Szwajcaria	-	1	-	-	-
RAZEM			32	66	25	22	19

Źródło: UMS

Ryc. 13. Łodzie rybackie w Porcie w Trzebieży.

Tabl. 16 /278/. ŁÓDZIE RYBACKIE ^a WEDŁUG BAZ RYBACKICH
Stan w dniu 31 XII
FISHING BOATS ^a BY FISHING BASES
As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	Wiosłowe Rowing boats	Motorowe Motor boats	
		w szt. in numbers		moc w kW power in kW	
OGÓŁEM	2005	325	7	318	15227
TOTAL	2010	284	6	278	14914
	2014	319	29	290	15141
	2015	319	29	290	15115
Chłopy		13	—	13	1018
Dartowo		46	23	23	1366
Dąbki		7	3	4	117
Dziwnów		16	—	16	969
Dźwirzyno		3	—	3	177
Jarosławiec		19	2	17	722
Kamień Pomorski ..		6	—	6	136
Kołobrzeg		42	—	42	4385
Lubin		8	—	8	210
Mędzywodzie		4	—	4	29
Mędzyzdroje		5	—	5	350
Mrzeżyno		3	—	3	265
Niechorze		5	—	5	265
Nowe Warpno ...		2	—	2	24
Rewal		7	—	7	265
Stepnica		11	1	10	199
Szczecin		1	—	1	70
Szczecin-Dąbie ...		10	—	10	188
Szczecin-Stołczyn .		6	—	6	138
Swinoujście		21	—	21	1686
Swinoujście-Karsibór		10	—	10	295
Swinoujście-Przytór		4	—	4	170
Trzebież		35	—	35	858
Unieście		13	—	13	675
Ustronie Morskie ..		7	—	7	323
Wolin		15	—	15	216

^a Bez nielicencjonowanych łodzi pomocniczych.

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

^a Excluding unlicensed auxiliary boats.

Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016

Ryc. 14. Akcje ratownicze w Porcie w Trzebieży.

TABL. 6.10 AKCJE RATOWNICZE PROWADZONE PRZEZ MORSKĄ SŁUŻBĘ POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (dok.)
RESCUE ACTIONS CARRIED OUT BY MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICE (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2012	2013	2014	2015	SPECIFICATION
AKCJE RATOWNICZE WEDŁUG MIEJSC BAZOWANIA JEDNOSTEK RATOWNICZYCH * (dok.) RESCUE ACTIONS BY DOMICILE PORTS OF RESCUE VESSELS * (cont.)					
Władysławowo	33	40	36	34	Władysławowo
Łeba	20	17	11	29	Łeba
Ustka	6	11	5	11	Ustka
Darłowo	8	14	15	12	Darłowo
Kołobrzeg	11	8	33	30	Kołobrzeg
Dziwnów	10	14	10	17	Dziwnów
Świnoujście	10	6	15	21	Świnoujście
Trzebież	7	16	8	17	Trzebież

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

10. Strefy zamknięte

a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM

Na wodach Zalewu Szczecińskiego zgodnie z terytorialnym zakresem działania inspektorów rybołówstwa morskiego na podstawie Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 24.09.2004 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2267) rybołówstwo nadzoruje Okręgowy Inspektor Rybołówstwa w Szczecinie. Na podstawie art. 11 w związku z art. 141 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów.

Mapka z lokalizacją obszarów wyłączonych z rybołówstwa komercyjnego znajduje się na Rycinie nr 5 Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Trzebieży.

b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach

Dodatkowe ograniczenia w prowadzeniu połowów na wodach portu w Trzebieży poza tymi wymienionymi w zarządzeniu nr 2 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego, wprowadza Urząd Morski w Szczecinie na podstawie Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach tzw. Przepisy portowe⁹.

⁹ Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z .2013. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533 oraz z 2017 r. poz. 2099

Ograniczenia dotyczące wielkości statków:

- maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość całkowita - 20 m;
- wielkość zestawów pchanych udających się z portu Trzebież przez Zalew Szczeciński do Niemiec nie może przekraczać 175 m długości całkowitej i szerokości łącznej dwóch barek.

c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

Na obszarze opracowania nie występują tereny, dla których Minister Obrony Narodowej wyznaczył strefy zamknięte strefy niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich RP.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Należy wziąć pod uwagę informacje nt. obszarów ograniczonego użytkowania i uwidocznić te obszary na rysunku planu oraz przedstawić naturę ograniczeń w treści planu. W planie należy określić zakazy, nakazy i dopuszczenia, obowiązujące na wydzielonych akwenach.

11. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

a) Liniowa infrastruktura techniczna

Istniejące sieci energetyczne na obszarze objętym studium:¹⁰

- Czynny kabel energetyczny zagłębiony na dnie akwenu na głębokości 5,7 m zasilający infrastrukturę toru podejściowego do Portu Trzebież S, ułożony pomiędzy czerwoną główką wejściową na S głowicy mola a zieloną główką wejściową na S głowicy falochronu wyspy osłonowej.

¹⁰ Na podstawie informacji z UMS.

Ryc. 15. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne

Planowana jest inwestycja polegająca na budowie kabla światłowodowego w relacji od Stacji Radarowej na wyspie Chełminek do Kapitanatu Portu Trzebież.

Ryc. 16. Propozycja lokalizacji przycisku między wyspą Chełminek a Portem Trzebież.



Źródło: UMS

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Należy uwzględnić istniejącą liniową infrastrukturę techniczną oraz inwestycje, dla których zostały wydane decyzje na ich realizację.
- Zakłada się szybki rozwój liniowej infrastruktury technicznej. W związku z powyższym pojawia się potrzeba jej uporządkowania zgodnie z zasadą oszczędnego wykorzystania przestrzeni morskiej.
- Planowane przeznaczenie obszarów morskich nie powinno zakłócać funkcji wód przybrzeżnych, jaką jest odbiór oczyszczonych ścieków i wód deszczowych.
- Należy wypracować szerokość stref buforowych i zakres ograniczeń w wykorzystaniu tych obszarów.
- Należy uwzględnić budowę kabla światłowodowego w relacji od Stacji Radarowej na wyspie Chełminek do Kapitanatu Portu Trzebież.
- **Wskazane jest wykonanie inwentaryzacji sieci infrastruktury technicznej przez geodetów.**

Braki wiedzy

- Materiały kartograficzne, jakimi dysponują powiatowe ośrodki geodezyjne oraz dostępna mapa nawigacyjna, nie pozwalają na pełne przeanalizowanie występujących na obszarze opracowania sieci infrastruktury technicznej.

b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej „wnoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia ustalającego ich lokalizację oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach”.

Na obszarze opracowania znajdują się następujące pomosty, obiekty hydrotechniczne inne formy wykorzystania wód:

- Pomosty pływające – Gminne Centrum Edukacji i Rekreacji w Trzebieży¹¹

Tabela nr 3. Wykaz wydanych pozwoleń na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń.

Nazwa inwestycji	Gmina	Lokalizacja	Organ wydający decyzję	Nr decyzji	Uwagi
Rozbudowa transgranicznej infrastruktury turystycznej i sportów wodnych w Trzebieży	Police	Trzebież	Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Decyzja nr 184/12 z dnia 03.12.2012 r.	Inwestycja zrealizowana

¹¹ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z UM w Szczecinie.

Budowa pomostów rekreacyjnych na wodach Roztoki Odrzańskiej w miejscowości Trzebież	Police	Trzebież, Roztoka Odrzańska	Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej	Decyzja nr 4/13 z dnia 19.03.2013 r.	Inwestycja zrealizowana
---	--------	-----------------------------	--	--------------------------------------	-------------------------

Ryc. 17. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwego ministra.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZ	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE
1	72/03/09	2009.08.14	1094/3	Modernizacja infrastruktury portu turystycznego żeglarskiego w Trzebieży w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego	Polski Związek Żeglarski	
2	28/15	25.09.2015	1094/3; 389/31, 389/21	Przebudowa Nabrzeża Skarpowego Niskiego w Morskim Porcie Rybackim w Trzebieży	Urząd Morski w Szczecinie	dec nr 147/2016 z dnia 18.07.2016 r. znak: AP-1.7840.1.87-7.2016.WP/RS

Źródło: UMS

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Należy uwzględnić istniejące sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia oraz inwestycje, dla których zostały wydane decyzje na ich lokalizację.
- W związku z rozwojem turystyki, żeglugi i rybołówstwa zakłada się powstanie nowych inwestycji na obszarze portu. W związku z powyższym pojawia się potrzeba ich uwzględniania w planie i wyznaczenia miejsc ich lokalizacji.
- Wskazane jest opracowanie map do celów planistycznych, które będą zawierały aktualną treść – zinwentaryzowane sieci infrastruktury technicznej, sztuczne wyspy, konstrukcje i pozostałe urządzenia.
- W planie zagospodarowania przestrzennego należy ustalić zasady realizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń.

Braki wiedzy

- Materiały kartograficzne, jakimi dysponują powiatowe ośrodki geodezyjne oraz dostępna mapa nawigacyjna, nie pozwalają na pełne przeanalizowanie występujących na obszarze opracowania sieci infrastruktury technicznej.

c) Elementy nad wodami portowymi

Na obszarze opracowania nie zinwentaryzowano obiektów znajdujących się ponad wodami portowymi.

d) Wraki

Zgodnie z wykazem wraków statków znajdujących się na obszarach morskich należących do właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, na obszarze portu morskiego w Trzebieży nie ma wraków statków.

e) Kanalizacja

Brak danych

IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych

Ze względu na nadmorskie i przygraniczne położenie Zalewu Szczecińskiego, a zwłaszcza funkcjonowanie portów morskich, m.in. portu w Trzebieży, szczególnie ważne są powiązania infrastrukturalne, społeczne i przyrodnicze województwa z resztą Polski i z Europą. Główne połączenia wiodą na północ przez Bałtyk do Danii i Szwecji, oraz na południe do południowej i centralnej Polski, do Czech i Austrii, a także w kierunku południowo-zachodnim do Berlina. Od południa Zalew graniczy z żeglownym odcinkiem Odry, mający połączenie z siecią dróg wodnych Europy zachodniej.

Rozwój portów, w tym portu w Trzebieży jest ściśle związany z rozwojem transportu w zakresie wykorzystania ww. połączeń.

Poniżej przeanalizowane zostały dokumenty strategiczne na poziomie międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

1. Dokumenty poziomu transgranicznego

Państwa europejskie, zarówno członkowie Wspólnot Europejskich, jak i pozostające poza ich strukturami – w tym Polska – już w latach 70. ubiegłego wieku podjęły wspólne działania mające na celu wzmocnienie spójności terytorialnej Europy. Działania te są kontynuowane w ramach Unii Europejskiej. Dotyczą one głównie:

- ochrony struktur ekologicznych (ECONET, Natura 2000, Europejska Konwencja Krajobrazowa, Konwencja Helsińska o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r., Konwencja Ramsar z 1971 r. i inne),
- rozwoju i zagospodarowania przestrzennego terytorium Unii Europejskiej (studium ESDP z 1997 r., Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej TAEU z 2007 r.),
- rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych (paneuropejskie korytarze transportowe, Trans-European Transport Networks),
- zrównoważonego rozwoju miast (Karta Lipska na rzecz rozwoju miast i spójności terytorialnej z 2007 r.),
- wzmacniania procesów metropolizacji i powiązań między obszarami metropolitalnymi.

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP), przyjęta w roku 1999, stanowiła pierwszą wieloletnią wizję rozwoju terytorium Europy. Wskazywała na potrzeby działań rozwojowych i potencjał wynikający z różnorodności geograficznej terytorium europejskiego.

Dalsze prace nad problemami planowania przestrzennego w krajach UE doprowadziły do powstania Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej (TAUE), przyjętej przez kraje członkowskie w maju 2007 r. W dokumencie podkreśla się potrzebę dążenia do zrównoważonego rozwoju gospodarczego, tworzenia miejsc pracy oraz społecznego i ekologicznego rozwoju we wszystkich regionach UE przy jednoczesnym zapewnieniu lepszych warunków i jakości życia oraz równych szans, bez względu na miejsce zamieszkania.

Kontynuacja prac nad tematem planowania przestrzennego doprowadziła do przyjęcia w październiku 2008 r. przez Komisję Europejską *Zielonej Księgi*, w której zwrócono uwagę na:

- problemy społeczne i ekonomiczne związane z gęstością zaludnienia (m.in. wyludnianie się obszarów wiejskich, patologie dużych miast),

- mankamenty sieci transportowej i niedostatecznego wykorzystania bardziej ekologicznych rodzajów transportu, zwłaszcza w nowo przyjętych krajach członkowskich UE, utrudniające m.in. dostęp do usług,
- specyficzne problemy regionów górskich, wyspiarskich, słabo zaludnionych i stref przybrzeżnych jako wskazane do podjęcia w praktyce planowania przestrzennego krajów członkowskich Unii Europejskiej.

Podstawowym dokumentem strategicznym w Unii Europejskiej w nadchodzącym dziesięcioleciu będzie Strategia Europa 2020, która ma umożliwić odbudowę gospodarki UE po kryzysie gospodarczym, przyspieszając jednocześnie zwrot w stronę inteligentniejszej i przyjaźniejszej dla środowiska gospodarki. Strategia UE 2020 opiera się na postępie poczynionym w ramach Strategii Lizbońskiej, która koncentruje się na wzroście gospodarczym i zatrudnieniu.

Rozwój portów wpisuje się w założenia wszystkich dokumentów strategicznych, związany jest zwłaszcza z rozwojem zintegrowanych sieci transportowych i rozwojem turystyki.

Strategia Europa 2020

Celem strategii „Europa 2020” jest osiągnięcie wzrostu gospodarczego, który będzie: inteligentny dzięki bardziej efektywnym inwestycjom w edukację, badania naukowe i innowacje; zrównoważony dzięki zdecydowanemu przesunięciu w kierunku gospodarki niskoemisyjnej; oraz sprzyjający włączeniu społecznemu, ze szczególnym naciskiem na tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie ubóstwa. Strategia koncentruje się na pięciu dalekosiężnych celach w dziedzinie zatrudnienia, innowacyjności, edukacji, walki z ubóstwem oraz w zakresie klimatu i energii.

Cele określone w Strategii Europa 2020, w tym w szczególności w zakresie inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, kładą silny nacisk na działania zmierzające do stworzenia zmodernizowanych, inteligentnych i zintegrowanych sieci infrastruktury transportowej, co wiązać się będzie z koniecznością rozwoju portów morskich, w tym portu w Trzebieży.

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)

Głównym celem Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE. Jej inicjatorem był Parlament Europejski, który w listopadzie 2006 r. przyjął rezolucję postulującą opracowanie SUE RMB.

Istotą Strategii jest współpraca na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem świata nauki, ośrodków badawczych, akademickich, struktur regionalnych, instytucji zarządzających programami operacyjnymi, a także sektora prywatnego. Strategia stwarza możliwość nawiązania szerokich kontaktów z partnerami makroregionu, inicjowania nowych projektów oraz promowania na forum międzynarodowym projektów już istniejących.

Program wpisuje się w zamierzenia ujęte w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, w tym w szczególności w 2 cel strategiczny „Rozwój połączeń w regionie” obejmujący działania mające na celu ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych.

Realizacji tych zamierzeń ma służyć koordynacja polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach.

Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego w zakresie rozwoju portów wynikające z nadgranicznego położenia województwa zachodniopomorskiego, znalazły także wyraz w dokumentach współpracy transgranicznej z Niemcami oraz w inicjatywach międzynarodowych, m.in. takich jak:

- Projekt *TransLogis*, dotyczący badań infrastruktury transportowej w czterech sąsiadujących ze sobą regionach nadbałtyckich,
- Projekt *Adriatic-Baltic Landbridge (A-B Landbridge)*, dotyczący analizy możliwości rozwoju połączeń multimodalnych w korytarzu transportowym północ-południe między Bałtykiem i Adriatykiem (w ramach programu INTERREG IIIB CADSES),
- Projekt *South-North Axis (SoNorA)* na rzecz opracowania wspólnej strategii dla Europy środkowej i rozwoju infrastruktury sieci multimodalnej północ-południe (w ramach programu dla Europy środkowej),
- *Baltic Gateway*, projekt dotyczący lądowych połączeń transportowych portów nadbałtyckich,
- *Baltic Coast*, projekt dotyczący zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi,
- *Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC)*, mająca na celu wzmocnienie współpracy regionalnej,
- HELCOM, projekt dotyczący zmniejszenia dopływu zanieczyszczeń do Bałtyku i ochrony bioróżnorodności tego morza,
- Partnerstwo-Odra, wielopłaszczyznowa współpraca polskich województw i niemieckich krajów związkowych,
- Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX,
- Program Niemiecko-Polskiego Obszaru Rozwoju Odra-Nysa (DPERON).

Spośród programów obejmujących zagadnienia zagospodarowania przestrzennego i dotyczących województwa zachodniopomorskiego, przygotowywanych do realizacji, wymienić należy:

- Program Ulysses, dotyczący badań obszarów transgranicznych,
- Koncepcję rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

Program VASAB 2010 formułuje następujące wytyczne w zakresie rozwoju portów odnoszące się do planowania przestrzennego w Regionie Morza Bałtyckiego, m.in.:

- rozwój sieci transportowej, zwłaszcza rodzajów transportu przyjaznych środowisku,
- tworzenie zintegrowanego systemu intermodalnej infrastruktury transportowej,
- rozwój turystyki na terenach nadmorskich, w tym na wyspach,
- rozwój stref przybrzeżnych Bałtyku z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska z jednej i celów społeczno-gospodarczych z drugiej strony.

Wytyczne z Programu Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii Pomorza Przedniego – niem. Landesraumentwicklungsprogramm Meklenburg-Vorpommern (Schwerin, czerwiec 2016r.)

Władze Kraju Związkowego Meklemburgii Pomorza Przedniego kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju przestrzennego opierają się na powiązaniach ze sobą funkcji społecznych i gospodarczych przestrzeni z funkcjami ekologicznymi wskazując trwałą, wieloprzestrzenną zrównoważony ład przestrzenny.

U podstaw rozwoju Pomorza Przedniego leżą następujące założenia:

- Transport i sieci komunikacyjne należy tak rozbudowywać aby obejmowały i łączyły między sobą wszystkie części Kraju Związkowego, w tym należy wzmocnić rentę geograficzną Kraju w aspekcie powiązań gospodarczych, socjalnych i kulturalnych z Europą Północną i Wschodnią. Kolejowy transport pasażerski i towarowy, żegluga śródlądowa i pełnomorska oraz publiczna komunikacja bliskiego zasięgu mają być rozwijane priorytetowo.

- Połączenia komunikacyjne w obrębie Pomorza Przedniego i skomunikowanie Pomorza Przedniego z innymi regionami Niemiec i innymi krajami Europy należy rozwijać i szybko poprawiać przez odpowiednią ich obsługę. Duże znaczenie ma stworzenie efektywnych połączeń Północ-Południe, ale również rozwój połączeń drogowych, kolejowych i dróg wodnych na osi Wschód-Zachód.
- Turystyka ma stać się gałęzią gospodarki będącą wydajnym źródłem uzyskiwania dochodów i o całorocznym znaczeniu.

W zakresie utrzymania i rozwoju rybołówstwa władze Kraju Związkowego kładą główny nacisk na zachowanie walorów przyrodniczo-przestrzennych, niemniej kwestie rybołówstwa mają swój odpowiedni wysoki priorytet.

W ww. dokumencie wskazano także szereg założeń dla rozwoju turystyki i wypoczynku, które opierają się na wykorzystaniu lokalnych uwarunkowań związanych z dobrymi warunkami przyrodniczymi i pięknym krajobrazu.

Na południowym wybrzeżu Zalewu Szczecińskiego muszą zostać stworzone szczególne infrastrukturalne uwarunkowania dla rozwoju turystyki jako gałęzi gospodarki. Chodzi tu o takie działania, które wykraczają poza czyste działania odtworzeniowe. W szczególności chodzi tu o zróżnicowanie oferty noclegowej.

Dokument wskazuje również działania w zakresie rozwoju turystyki wodnej, które związane są m.in. z jakościową poprawą lokalizacji portowych wraz z odpowiednimi drogami dojazdowymi.

Wspólna Koncepcja Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań – Wizja 2030.

Wspólna Koncepcja Przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań jest wizją planistyczno-przestrzenną, określającą jak powinien wyglądać obszar po obu stronach Odry i Nysy Łużyckiej w 2030 roku.

Istotną osią polsko-niemieckiego obszaru powiazań jest rzeka Odra z jej dopływem Nysą Łużycką, które razem z dalszymi rzekami i drogami wodnymi kształtują geografie wspólnego obszaru gospodarczego. Dalszymi ważnymi determinantami środowiskowymi i gospodarczymi są: Morze Bałtyckie wraz z pasem wybrzeża, Zalew Szczeciński, rozległe pojezierza i tereny leśne w części centralnej oraz łańcuchy górskie na południu.

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

Z dokumentu tego wynika, że drogi wodne w polsko-niemieckim obszarze powiazań będą dużo intensywniej wykorzystywane na potrzeby transportu towarów i turystyki oraz że konieczne jest wymiana dokumentów strategicznych w zakresie informacji w zakresie planowanych inwestycji i działań.

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

- rozbudowywanie szlaków żeglugi morskiej (promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich),
- wzmocnienie powiazań z zapleczem lądowym zgodnie z połączeniami i korytarzami transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) służące wzmocnieniu konkurencyjnej pozycji portów morskich polsko-niemieckiego obszaru powiazań,
- wspólne dążenie do wzmocnienia roli żeglugi śródlądowej w polsko-niemieckim obszarze powiazań, w celu realizacji transportu towarowego w sposób jak najmniej szkodliwy dla środowiska i jak najbardziej ekonomiczny oraz lepiej wykorzystujący rozwijającą się

infrastrukturę, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów gospodarności, ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej.

Do roku 2030 mają powstać w morskim obszarze polsko-niemieckie powiązania spójnych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, które m.in. mają wzmocnić transgraniczne powiązania przyrodnicze oraz zagwarantować ochronę zasobów naturalnych.

2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych

Część uwarunkowań zewnętrznych zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, w tym portu w Trzebieży wynika z krajowych dokumentów strategicznych, planów i programów rządowych. Województwo, jego przestrzeń i kierunki rozwoju występują w tych dokumentach jako część składowa polityki regionalnej państwa.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności jest, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.) (art. 9 ust. 1) – dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat.

Dokument został przyjęty przez Radę Ministrów 5 lutego 2013 r. Strategia jest dokumentem rządowym o charakterze analitycznym i rekomendacyjnym. Określa ona główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, a także kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zrównoważonego rozwoju. Stanowi opis nowego projektu cywilizacyjnego, zorientowanego na przyszłość, w perspektywie do 2030 roku.

W każdym z obszarów strategicznych zostały określone strategiczne cele rozwojowe. Cele strategiczne uzupełnione są sprecyzowanymi kierunkami interwencji. Przy każdym z tych kierunków określony został cel do realizacji. Zebrane razem służą przedstawieniu zadań stojących przed administracją publiczną – przede wszystkim rządem, ale także samorządami – które należy zrealizować, aby poprawić jakość życia mieszkańców Polski.

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

W odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego strategia zakłada, że będzie ono wspierane w działaniach zmierzających do poprawy skomunikowania transportowego Szczecina w układzie południkowym.

Polityka regionalna będzie dążyć do zwiększenia międzynarodowej konkurencyjności zespołu portowego oraz funkcji okołoportowych, głównie usługowych, spedycyjnych i finansowych. Kontynuowane będą i rozwijane różne formy współpracy przygranicznej z Niemcami, jak również w regionie Morza Bałtyckiego. Ważnym elementem polityki regionalnej państwa będzie ochrona przeciwpowodziowa, regulacja stosunków wodnych w dorzeczu Odry i pozostałych rzek, uwzględniająca również ochronę terenów województwa przed suszą oraz przywrócenie funkcji transportowej dolnego biegu tej rzeki.

W *Strategii*, która jest dokumentem realizacyjnym w stosunku do *Strategii Rozwoju Kraju*, zatwierdzonym przez Komisję Europejską, bezpośrednio do przestrzeni województwa zachodniopomorskiego można odnieść zapisy o potrzebie rozwijania powiązań w ramach sieci TEN-T, włączających Polskę w europejski system transportowy, w tym połączeń pomiędzy Europą Zachodnią a krajami bałtyckimi oraz pomiędzy krajami skandynawskimi i krajami bałtyckimi a krajami Europy środkowej i południowej. Ponadto województwa bezpośrednio dotyczyć mogą zapisy o potrzebie rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej w największych portach morskich i rozwoju autostrad morskich. Będzie to miało wpływ na podniesienie konkurencyjności miast nadmorskich, jako miejsc koncentracji pewnych typów działalności gospodarczej i punktów tranzytowych oraz logistycznych. Niezbędne będą także inwestycje odtwarzające infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych, które umożliwią powstrzymanie regresu żeglugi śródlądowej.

Strategia Rozwoju Kraju

Strategia Rozwoju Kraju 2020 to główna strategia rozwojowa Polski do 2020 r. Wskazuje najważniejsze zadania państwa, które należy zrealizować w najbliższych latach, by przyspieszyć rozwój Polski, orientacyjny harmonogram oraz sposób finansowania zaplanowanych działań.

W obszarze strategicznym II Konkurencyjna gospodarka, wyodrębniony został Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu. W ramach tego celu wskazano, że „Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych”. I dalej: „Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego m. in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych”.

Jednym z kluczowych działań inwestycyjnych w okresie do 2020 roku ma być wzmocnienie morskich powiązań transportowych.

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, przyjęta przez Radę Ministrów w grudniu 2011 r., jest podstawowym dokumentem określającym zasady polityki państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju. Celem rozwoju przestrzennego kraju, wskazanym w tym dokumencie, jest dynamizacja rozwoju społeczno-gospodarczego i osiągnięcie europejskich standardów życia społeczeństwa w wyniku zwiększenia konkurencyjności gospodarki przy jednoczesnym stosowaniu zasad ochrony i racjonalnego kształtowania środowiska przyrodniczego, ochrony dziedzictwa kulturowego i bezpieczeństwa państwa.

Struktury przestrzenne, odpowiadające tym celom, muszą zatem m.in. współtworzyć europejski system gospodarki przestrzennej, tworzyć warunki efektywnego gospodarowania i poprawy jakości życia społeczeństwa na zróżnicowanych wewnętrznie obszarach, umożliwiać zapobieganie degradacji i aktywną ochronę środowiska przyrodniczego, dziedzictwa i krajobrazu kulturowego,

zapewniać bezpieczeństwo i ochronę ludności na wypadek awarii i klęsk żywiołowych oraz w warunkach zagrożenia militarnego.

Jednym z głównych kierunków polityki przestrzennej kraju jest kształtowanie warunków przestrzennych synergicznie przyspieszających rozwój, zgodny z parametrami europejskimi, i wykorzystujących własny potencjał regionów.

KPZK 2030 potwierdza ważność tworzenia związków funkcjonalnych z obszarami położonymi w pobliżu granic. Ze względu na przestrzenne kierunki intensyfikacji powiązań społeczno-gospodarczych, jako transgraniczny obszar szans rozwojowych (obejmujący szerszy niż tylko kilkumetrowy obszar położony po obu stronach granicy), widziane są zwłaszcza: obszar wschodnich Niemiec (w szczególności Berlin i Saksonia).

Zachodniopomorskie, jako jedno z trzech województw nadbałtyckich, graniczy z polskimi obszarami morskimi, których zasoby podlegają zagospodarowaniu.

Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe, których głównym ośrodkiem jest Szczecin, stają się obszarem zintegrowanym funkcjonalnie z głównymi obszarami aktywności gospodarczej w centrum kraju oraz wzdłuż wybrzeża Bałtyku. Wykształceniu ulegają powiązania o charakterze międzynarodowym – przede wszystkim z Berlinem (na czym w szczególności może skorzystać Szczecin) i Saksonią, a także miastami i regionami położonymi po obu stronach Bałtyku (Kopenhagą, Skanią i Sztokholmem). Sprzyja to wykorzystaniu szans związanych z intensyfikacją integracji politycznej i społeczno-gospodarczej Polski oraz sieci metropolii z podstawowym obszarem koncentracji aktywności gospodarczej w UE (do której należy większość obszaru zarówno Niemiec, jak i Czech). Obszar styku i największych wzmocnień oddziaływań leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski. Korzyści z nadmorskiego położenia kraju są wykorzystywane dla jego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary morskie i strefa brzegowa są zagospodarowane łącznie i w sposób racjonalny, z poszanowaniem bioróżnorodności i zasad ochrony środowiska, dzięki wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego gwarantującego długotrwałą możliwość eksploataowania zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich, m.in. portu w Świnoujściu, w zakresie dalekomorskich przeładunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.

Realizacja jednego z podstawowych celów rozwojowych Polski w perspektywie dwudziestu lat – podnoszenie konkurencyjności gospodarki – w wymiarze przestrzennym oznacza dążenie do efektywnego wykorzystania przestrzennego zagospodarowania kraju. Podstawową rolę w procesie wzrostu konkurencyjności gospodarki w układzie przestrzennym musi odegrać wykorzystanie potencjału głównych ośrodków miejskich jako miejsca koncentracji procesów gospodarczych, zmian społecznych i kulturowych. Polityka przestrzenna będzie wspierać podwyższanie ich konkurencyjności względem innych miast europejskich przy jednoczesnym zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego.

Jednym z zadań polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest wspomaganie procesu integracji obszarów przygranicznych z głównymi obszarami aktywności gospodarczej dzięki zapewnianiu rozwoju powiązań funkcjonalnych po obu stronach granicy. Ze względu na uwarunkowania polityczne sytuacja obszarów przygranicznych zlokalizowanych na zewnętrznej granicy UE jest trudniejsza od sytuacji obszarów przygranicznych zlokalizowanych na granicy wewnętrznej UE i wymaga odmiennego podejścia. Dla rozwiązania problemów obszarów przygranicznych potrzebne są działania zintegrowane na każdym poziomie planowania, uwzględniające narzędzia polityki regionalnej i przestrzennej.

Istotnym działaniem jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych.

W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. W zakresie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, takich jak Elbląg, w szczególności od strony lądu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych.

W perspektywie roku 2030 polskie drogi wodne zostaną zmodernizowane do klasy III (zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego do Szczecina, wraz z połączeniem kanałami Odra – Sprewa i Odra – Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych), z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych. Z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV. Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne dotyczą innych szlaków żeglownych: połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska (na terenie sześciu województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące drogi E-70), a także Wisły od ujścia Przemszy.

Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych zapewni poprawę dostępności polskich portów od strony lądu i morza, a także wspieranie ich rozwoju zintegrowanego z szerszym spektrum regionalnych i krajowych procesów gospodarczych. Będzie ono stanowiło kluczowy element integracji lokalnego planowania przestrzennego dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich łączącego działania na lądzie i morzu, obejmującego także wprowadzenie specyficznych standardów zabudowy i zagospodarowania obszarów nadmorskich.

Strefa przybrzeżna

W KPZK 2030 wskazano, że: „Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych zapewni poprawę dostępności polskich portów od strony lądu i morza, a także wspieranie ich rozwoju zintegrowanego z szerszym spektrum regionalnych i krajowych procesów gospodarczych. Będzie ono stanowiło kluczowy element integracji lokalnego planowania przestrzennego dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich łączącego działania na lądzie i morzu, obejmującego także wprowadzenie specyficznych standardów zabudowy i zagospodarowania obszarów nadmorskich”.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020 (SRPZ) jako strategia ponadregionalna zachowując komplementarność wobec strategii rozwoju województw, obejmuje zagadnienia współpracy między województwami oraz promuje działania poszerzające możliwości rozwoju partnerskich relacji między nimi.

Cele SRPZ korespondują z celami Strategii Rozwoju Kraju (SRK) dotyczącymi w szczególności zwiększenia innowacyjności gospodarki, podnoszenia efektywności transportu oraz wzmacniania mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju, jak również integracji przestrzennej dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych.

Cele rozwojowe SRPZ odnoszące się do potencjałów ponadregionalnych związanych z atrakcyjną ofertą gospodarczą i potencjałem badawczo-naukowym makroregionu korespondują przede wszystkim ze wzrostem konkurencyjności regionów. Z kolei cel dotyczący zwiększania integracji przestrzennej i funkcjonalnej makroregionu odnosi się do budowania spójności terytorialnej. Ponadregionalny charakter SRPZ promujący wielowymiarową współpracę i partnerstwo jako warunek jej powodzenia wpisuje się w cel tworzenia warunków skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Polityka została przyjęta przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r. Dokument przygotowano tak, aby zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej, polityka transportowa była sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów. Dokument zawiera diagnozę stanu polskiego systemu transportowego, występujące trendy i problemy, cele, zasady i priorytety polityki transportowej, kierunki rozwoju poszczególnych branż transportu oraz instrumenty wdrażania i monitoringu polityki.

W dokumencie wskazano 10 priorytetów krajowej polityki transportowej. Za jeden z nich uznane zostało wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Podstawowym dokumentem planistycznym dotyczącym transportu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, jest „Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (SRT2020). Strategia określa cele i najważniejsze kierunki rozwoju sektora transportowego tak, aby możliwe było osiągnięcie celów założonych w średniookresowej i długookresowej strategii rozwoju kraju. Jednocześnie dokument ten uwzględnia uwarunkowania wynikające z europejskiej polityki transportowej.

W „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” przewidziane są następujące działania odnoszące się do transportu morskiego:

- w zakresie rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza:
 - wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich,
 - rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu,
 - rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej celem m.in.:
 - podniesienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE,

- dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (m.in. budowa do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i ro-ro),
- ograniczenia negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków),
- w zakresie wzmocnienia funkcji gospodarczej portów morskich:
 - dywersyfikacja oferty usługowej portów oraz dostosowanie jej do potrzeb rynkowych,
 - aktywne uczestnictwo portów morskich w rozwoju przewozów intermodalnych oraz współpraca podmiotów zarządzających portami z operatorami terminali intermodalnych,
 - udział portów w rozwoju społeczno-gospodarczym gmin i regionów portowych,
- w zakresie zwiększenia znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich:
 - stworzenie warunków dla powrotu floty polskich armatorów pod polską banderę oraz odnowy ich tonażu żeglugowego, w tym przygotowanie pakietu instrumentów prawnych,
 - promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jako formy transportu preferowanej przez Unię Europejską,
 - doskonalenie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz przestrzeganie międzynarodowych wymogów, związanych z ochroną środowiska morskiego,
- w zakresie poprawy konkurencyjności polskich armatorów morskich na rynku żeglugowym, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego:
 - stworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju żeglugi promowej, w tym jej uczestnictwa w przewozach intermodalnych,
 - znalezienie skutecznej strategii dalszego rozwoju polskich przedsiębiorstw żeglugi liniowej, dostosowanie ich oferty do potrzeb rynku europejskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,
 - tworzenie platform współpracy armatorów i szkół morskich, aktywna promocja zawodu marynarza,
 - uczestnictwo w inicjatywach UE, nakierowanych na przejmowanie ładunków z lądu na morze,
 - sprostanie nowym wyzwaniom europejskiej żeglugi morskiej takim jak ewolucja warunków rynkowych (m.in. rozszerzenie rynku wewnętrznego UE na transport morski), ochrona środowiska i polityka energetyczna Unii Europejskiej.

Z analizy powyższych zapisów *Strategii* wynika, że głównym założeniem przedmiotowego dokumentu jest rozwój portów i żeglugi. Dotyczy to zarówno portów dużych, jak i małych oraz średnich. Zgodnie z zapisami *Strategii* „w przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmocnianie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie

których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane będą inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojeźdźców do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych.”

Dokumentem wykonawczym do rządowej „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” w obszarze problematyki portów morskich jest „Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)” [MTBiGM, 2013b]. W dokumencie zawarto diagnozę aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich, przygotowano prognozy obrotu ładunkowego oraz ruchu pasażerskiego polskich portów morskich do 2020 r. i perspektywy dalszych zmian na wspomnianych rynkach do roku 2030. Najważniejszy element opracowania – cele i priorytety rozwoju portów morskich, stanowią ramy dla ubiegania się przez podmioty zarządzające portami morskimi, urzędy morskie, gminy miast portowych oraz Polskie Linie Kolejowe S.A., o środki finansowe UE na realizację inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich i bezpośrednim dostępie do portów od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej UE.

W Programie tym zawarto m.in. najważniejsze zadania inwestycyjne służące rozwojowi portów. Z punktu widzenia planów przestrzennych obszarów morskich najważniejsze inwestycje zawarte są w priorytecie 1 (Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza) w celu 1 (Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych). Przy opracowywaniu planów morskich należy jednak także wziąć pod uwagę pozostałe zadania inwestycyjne, np. dotyczące poprawy połączenia portów z ich zapleczem czy rozbudowy infrastruktury wewnątrz portowej, gdyż mogą one skutkować wzrostem wolumenu ładunków z i do portów morskich.

W październiku 2014 r. Rząd przyjął „Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” [MliR, 2014]. Dokument ten uszczegóławia SRT2020 przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy Unii Europejskiej. Zawiera on listę inwestycji priorytetowych, które będą realizowane do momentu wyczerpania dostępnych środków. Priorytety realizacyjne zostaną wskazane po ustaleniu dokładnej alokacji ze środków UE na transport na lata 2014-2020.

Dokumentem realizującym cele SRT2020 jest opracowany projekt programu wieloletniego na lata 2017-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich wód wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028”. Zasadniczym celem Programu jest trwałe utrzymanie dostępności od strony morza portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina, Świnoujścia (w tym do nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG) oraz Polic, w celu utrzymania ich obecnej pozycji gospodarczej i stworzenia warunków do dalszego rozwoju (w oparciu o odrębne projekty inwestycyjne). Rozwój infrastruktury portowej oraz poprawa dostępu do portów od strony lądu i morza spowoduje usprawnienie funkcjonowania portów, jako zintegrowanych ogniw łańcuchów transportowych. To z kolei wymaga dostosowania do zmian następujących w żegludze morskiej, w ramach której zauważalny jest trend do budowy coraz większych jednostek. Takie okoliczności wymuszają pogłębianie torów podejściowych do portów od strony morza.

Z uwagi na pogarszające się warunki nawigacyjne Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zmuszony był wprowadzić na torze wodnym Świnoujście-Szczecin specjalną regulację ruchu, obejmującą ruch jednokierunkowy na odcinku toru przebiegającym przez Zalew Szczeciński, jak również ograniczenie prędkości dla dużych statków. Oprócz bieżących uciążliwości dla funkcjonowania portów oraz pogorszenia się warunków nawigacyjnych sytuacja taka powoduje obniżenie

wiarygodności biznesowej portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, gdyż spedytory obawiają się kierować do tych portów w pełni załadowane statki o maksymalnym normatywnym zanurzeniu z uwagi na spodziewane problemy z bezpiecznym i terminowym wprowadzaniem takich statków do portów.

Celem Programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów polskich, położonych w obszarze działania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, od strony morza.

Program obejmuje zadania, których celem jest przywrócenie, a następnie utrzymanie do roku 2028 parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina oraz do małych portów w rejonie ujścia Odry, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów, przytoczonych powyżej. Program zapewnia finansowanie dla zadań będących obecnie w toku, gwarantując ich kontynuację w wymaganym zakresie przez warunki bezpieczeństwa oraz przepisy. Umożliwia on niezakłócone wykonywanie prac pogłębiarskich, których wielkość jest obecnie uzależniona od dostępności środków budżetowych, przeznaczanych corocznie na ten cel, co prowadzi do nierytmiczności prac, a w efekcie do okresowego pogarszania warunków żeglugowych na torach wodnych oraz do narastania zaległości w robotach. Zagroza to bezpiecznej żegludze oraz niezakłóconemu funkcjonowaniu portów.

Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie nastąpi w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 ze zm.), a więc w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego.

Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)

Zgodnie założeniami dokumentu, jako jeden z kierunków priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej wskazano poprawę bezpieczeństwa morskiego. Realizacja wskazanego kierunku priorytetowego ma nastąpić m.in. poprzez modernizację i utrzymywanie infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza, tj. poprzez prowadzenie prac niezbędnych do utrzymania wymaganych parametrów torów podejściowych do portów morskich i określenie optymalnego, rocznego zakresu prac pogłębiarskich.

Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) została przyjęta w dniu 17 marca 2015 roku Uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów. Główną ideą przyjętej Polityki jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów morskich.

Celem strategicznym polityki morskiej jest zwiększenie udziału sektora gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej.

Jednym z priorytetów dokumentu „Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” jest wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, które są istotnym elementem infrastruktury transportowej, łączącym transport lądowy z morskim. Rozwój portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin i Świnoujście) zakłada realizację przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza i lądu, w tym m.in. budowę i modernizację połączeń drogowych i kolejowych.

W rozdziale dot. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, wskazano że „Utrzymanie konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza takich, jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umacnianie brzegów torów wodnych. Inwestycje w infrastrukturę dostępu zarówno od strony lądu, jak od strony morza wymusza zastosowanie w większym stopniu instrumentów planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Rozwój infrastruktury łączącej porty z bliższym i dalszym otoczeniem gospodarczym musi

być skoordynowany z działaniami inwestycyjnymi realizowanymi przez zarządy portów morskich. W związku ze zmianą struktury obrotów ładunkowych oraz technologii przewozów, również infrastruktura portowa wymaga dalszego dostosowania do zmieniających się potrzeb. Szczególnie istotna jest budowa i modernizacja nabrzeży, połączeń drogowych i kolejowych na terenie portów”.

Program dla Odry – 2006 (aktualizacja)

Program dla Odry – 2006 jest średniookresową strategią modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego. W Programie przyjęto, że aby uzyskać zaplanowane efekty, jego realizacja powinna doprowadzić co najmniej do odbudowy zniszczeń powodziowych, zrealizowania nowego programu ochrony przeciwpowodziowej (uwzględniającego zarówno rozwój nauki i wiedzy jak i doświadczenia zdobyte podczas powodzi 1997 r.), trwałą poprawę jakości wody, zachowanie i poprawę ekosystemów wodnych i bezpośrednio od wody zależnych oraz stworzenia warunków dla stabilnej żeglugi długotrasowej na odcinku Gliwice – Szczecin. Celem nadrzędnym Programu dla Odry – 2006 jest zagwarantowanie warunków zrównoważonego rozwoju dla całego dorzecza, z poszanowaniem bogatych na tych terenach zasobów przyrody i walorów środowiskowych. W tym aspekcie Program łączy zarówno inicjatywy wewnętrzne, jak i międzynarodowe oraz uwzględnia bilateralną współpracę transgraniczną.

Aktualizacja Programu stanowić ma też podstawę dla dokonania nowelizacji ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”.

Realizacja pełnego zakresu Programu pozwoli zmniejszyć zagrożenie katastrofalnymi skutkami powodzi w dorzeczu Odry. Planowane działania zapewnią zarówno bezpieczeństwo jak i zrównoważony rozwój całego dorzecza, gwarantujący wzrost gospodarczy, zachowanie walorów środowiska i racjonalną gospodarkę wodną oraz uzyskać odbudowaną i zmodernizowaną drogę wodną o zróżnicowanej wprawdzie zabudowie poszczególnych odcinków, ale umożliwiającą przewóz około 20 mln ton ładunków rocznie.

3. Dokumenty poziomu regionalnego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Obowiązujący plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego został przyjęty Uchwałą Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r., w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachpom. z 2010 r. Nr 136, poz. 2708).

Plan województwa w pełni uwzględnia założenia, związane z transportem wodnym a nawet nadaje im znacznie wyższą rangę wpisując, zgodnie z *Koncepcją Zagospodarowania Przestrzennego Kraju*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC. Zakłada, również zgodnie z *Koncepcją*, podnoszenie parametrów technicznych dróg wodnych.

Plan uwzględnia podwyższanie zdolności konkurencyjnej polskich portów, szczególnie wobec portów niemieckich, i ich pozycji na rynku usług transportowych warunkuje wykorzystanie atutów położenia w powiązaniu zarówno z potrzebami polskiej gospodarki, jak i głębokiego zaplecza gospodarczego państw Europy Środkowo-Wschodniej. Jako ważne zadanie przyjęto w *Koncepcji* potrzebę rozwiązania kwestii dostępności do portów zarówno od strony lądu jak i morza.

Plan województwa wskazuje i podtrzymuje w ustaleniach rolę portów morskich regionu jako elementów ważnych dla dalszego rozwoju. Uwzględnia również i wskazuje potrzeby związane z rozwojem samych portów, a także potrzebę zapewnienia właściwego dostępu do nich od strony lądu i wody.

Plan województwa w pełni uwzględnia te założenia, a nawet nadaje znacznie wyższą rangę tej gałęzi transportu wpisując, zgodnie z *Koncepcją*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC.

Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego została przyjęta przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr XLII/482/10 z dnia 22 czerwca 2010 r.

W dokumencie wskazano, że kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmacnianie pozycji zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Istotne jest także zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Zaktualizowany program wojewódzki pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” został przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 w dniu 22 lutego 2010 roku. W dokumencie wskazuje się, że w obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Szczecin – Świnoujście, łączący porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych.

Ponadto, jako wniosek sformułowany w Strategii wskazano, że przy obecnej zmianie roli portów morskich kluczową kwestią dla ich skutecznej konkurencji na rynku będzie rozbudowa infrastruktury dojazdowej od strony morza (poprawa parametrów toru wodnego) oraz lądu (drogi kołowe, kolejowe i wodne – Odra).

V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony.

1. Opis linii brzegowej

Wyznaczając zasięg obszaru pasa nadbrzeżnego kierowano się założeniem, że niektóre oddziaływania (ekonomiczne, geograficzne, demograficzne) mają głębszy zasięg, niż sama strefa nadmorska. Z tego powodu dla potrzeb wykonania analiz geograficznych i społeczno-gospodarczych delimitacja jest szersza.

Obszar analizy, oprócz obszaru morskich wód Portu Trzebież, obejmuje pas nadbrzeżny (pas techniczny i pas ochronny).

Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, w skład pasa nadbrzeżnego wchodzi:

- pas techniczny, o szerokości od 10 do 1000 m,
- pas ochronny, o szerokości od 100 do 2500 m.

Przedmiotem opracowania są morskie wody Portu Trzebież oraz obszar lądowy, przylegający do linii brzegu tych wód o szerokości ok. 100 km, w granicach którego mieści się pas nadbrzeżny.

Granice pasów ochronnych i pasów technicznych zostały ustanowione następującymi aktami:

- Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 stycznia 2011 r. w sprawie określenia granic pasa ochronnego na terenie Gminy Police (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 18, poz. 291),
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 11 stycznia 2008 r. w sprawie określenia granic pasa technicznego od strony lądu na terenie gminy Police (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 6, poz. 156)

Granica pasa ochronnego i pasa technicznego została przedstawiona na rycinie nr 1.

Położenie obszaru analizy w granicach pasa nadbrzeżnego, tj. technicznego i ochronnego brzegu morskich wód wewnętrznych, warunkuje pewne ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu obszaru.

2. Przekształcenia linii brzegowej

Zmiany brzegowe stwarzają duże zagrożenie dla bezpieczeństwa powodziowego terenów przybrzeżnych, a zwłaszcza znajdujących się blisko brzegu zabudowań i infrastruktury.

Brzeg zalewu, obok presji antropogenicznej, podlega również wpływowi czynników naturalnych (falowanie, wzrost poziomu wody w rzekach i w morzu) podlegających nasileniu w czasie. Prognozowane zmiany klimatyczne będą miały także konsekwencje dla strefy brzegowej i jej zaplecza.

Podstawowym zagrożeniem dla brzegów morskich wód wewnętrznych jest wzrost poziomu wód w rzekach oraz w morzu. W sytuacji zwiększenia prędkości erozji, wielkość tego zagrożenia uzależniona jest od litologii i morfologii brzegów morskich, a także siły, z jaką woda uderza o brzeg morski.

Inne zagrożenie dla linii brzegowej stanowi zjawisko tzw. cofki, która w rezultacie powoduje zagrożenie powodziowe. Wody otaczające obszar lądowy (Zalew Szczeciński, Świna wraz z odnogami, Zatoka Pomorska) stanowią fragment wielkiego systemu rozciągającego się od Gozdowic do Zatoki Pomorskiej, odprowadzającego wody Odry do Zalewu Szczecińskiego, a następnie głównie przez Świnę

do Bałtyku. Przepływ wód w tym systemie odbywa się zasadniczo w kierunku z południa na północ, ale jego intensywność zależy od wielu zjawisk (w tym na terenach oddalonych od Świnoujścia, jak górna zlewnia Odry i południowa część Morza Bałtyckiego), toteż często dochodzi do tzw. „cofki”, czyli podnoszenia się stanu wód w korycie Świny i akwenach przyległych, a nawet do odwrócenia jej prądu i wlewów wód bałtyckich do Zalewu (z prędkością do 2,0 - 2,5 m/s). Silne północne wiatry wlewają spiętrzone wody Zatoki Pomorskiej poprzez cieśniny (Pianę, Świnę i Dziwną) do wód Zalewu Kamieńskiego i akwenów dolnej Odry, tworząc układ cofkowy. Wg badań Instytutu Morskiego w Szczecinie, fala spiętrzenia odmorskiego ulegają znacznej redukcji przy przejściu przez cieśniny, przez co w rejonie Zalewu przyrosty stanów są najmniejsze, a zmiany są łagodne w porównaniu ze zmianami na brzegu morza. Przyrost stanów na Zalewie wynosi 50 – 80 % przyrostu stanów na Zatoce Pomorskiej.

W rejonie Świnoujścia zbiegają się prądy morskie transportujące materiał piaszczysty z zachodu i wschodu, odkładające szeroką i jedyną na wybrzeżu polskim przrastającą plażę. Nadmiar tego materiału wnoszony jest podczas „cofki” do Zalewu Szczecińskiego i tam deponowany w postaci delty wstecznej Świny – archipelagu kilkudziesięciu płaskich wysp i wysepek, na których obserwuje się intensywny proces torfotwórczy. Podmokłe łąki, trzcinowiska, kanały i rowy skonstrastowane z sąsiadującymi w niewielkiej odległości wzgórzami morenowymi Wolina i Uznamu tworzą unikatowy w Polsce typ krajobrazu.

Do przekształcania linii brzegowej przyczynia się także rozwój turystyki, wymagający nowych terenów pod zabudowę. Roślinność występująca niegdyś wzdłuż brzegów wód, obecnie ma charakter synantropijny.

Zanik naturalnych odcinków linii brzegowej jest także wynikiem dokonywanych w jej obszarze prac, mających na celu stabilizację podłoża czy sztucznego kształtowania brzegu. Innym rodzajem przekształceń są podejmowane inwestycje w zakresie realizacji infrastruktury technicznej, sztucznych wysp i umocnień.

3. Zagrożenie powodziowe

Podnoszenie poziomu morza oraz przekształcania linii brzegowej prowadzą w konsekwencji do pojawienia się zagrożenia powodziowego. Podstawowym dokumentem planistycznym, wymaganym Dyrektywą 2007/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywa Powodziowa) jest Wstępna ocena ryzyka powodziowego (WORP). Dokument ten został sporządzony pod koniec 2011 roku.

Celem WORP było wyznaczenie obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, czyli obszarów, na których istnieje znaczące ryzyko powodziowe lub na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne. Wstępną ocenę wykonano na podstawie dostępnych lub łatwych do uzyskania informacji i jest to dokument poglądowy, który nie wymagał zastosowania danych o wysokiej dokładności.

Na podstawie poniższej ryciny stwierdza się, że w województwie zachodniopomorskim największe zagrożenie powodzią występuje od strony wód morskich (wg listy typów powodzi Komisji Europejskiej). Powodzie te są związane z zalaniem obszarów lądowych wodami morskimi, zalaniem obszarów położonych w ujściowych odcinkach rzek lub jezior przybrzeżnych.

Ryc. 18. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne

Dla województwa zachodniopomorskiego zagrożenia powodzią występuje w obszarach położonych w ujściowych odcinkach rzeki Regi (Trzebiatów), Dziwny (Dziwnów) oraz miast Świnoujście i Kamień Pomorski. Ponadto duże zagrożenie powodziowe na rozległym obszarze stwarza Zalew Szczeciński wraz z rzeką Odrą (Nizina Szczecińska i Dolina Odry) oraz Jezioro Resko Przymorskie wraz z ujściowym odcinkiem rzeki Błotnicy.

Na obszarze opracowania, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu ustawy Prawo wodne, są:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat,
- obszar między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego,
- wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18 ustawy Prawo wodne, stanowiące działki ewidencyjne,
- pas techniczny brzegu morskiego.

Pas techniczny stanowi strefę wzajemnego, bezpośredniego oddziaływania wód morskich i lądu, i jest przeznaczony do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią obowiązują zakazy i ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych.

Wodowskazem miarodajnym dla określenia zagrożenia powodziowego na obszarze opracowania jest wodowskaz w Trzebieży.

W okresie zimy 2006/07 poziom Bałtyku był znacznie powyżej średniego stanu, co powodowało występowanie przymorskich rzek z brzegów, zalewanie pól i w efekcie lokalne podtopienia, które sięgnęły aż po Szczecin. Podobne podtopienie w Szczecinie miało miejsce w październiku 2009 roku – wtedy podczas spiętrzenia sztormowego zostały popiętrzone wody w Zalewie Szczecińskim oraz ujściowym odcinku Odry (tzw. cofka). Podtopione zostały tereny zamieszkałe i ogródki działkowe wzdłuż nabrzeży miasta (także w Trzebieży) (Raport WWF, 2013).

Dla obszarów, dla których stwierdzono istnienie dużego ryzyka powodziowego zostały opracowane w 2013 roku kolejne dokumenty planistyczne – mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego.

Przedstawione na mapach zagrożenia powodziowego obszary stanowią podstawę do planowania zagospodarowania przestrzennego na różnych poziomach. Granice obszarów muszą zostać uwzględnione na poziomie lokalnym w:

- w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
- w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o warunkach zabudowy.

Uzupełnieniem map zagrożenia powodziowego są szacunkowe mapy ryzyka powodziowego, określające potencjalne szkody związane z powodzią, uwzględniające informacje na temat szacunkowej liczby mieszkańców potencjalnie dotkniętych powodzią, rodzaju zabudowań, informacje o obszarach i obiektach zabytkowych i chronionych, potencjalnych ogniskach zanieczyszczeń wody, rodzaju działalności gospodarczej, ważnych instalacjach na danym obszarze, jak też innych istotnych dla konkretnego obszaru informacjach dodatkowych.

Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego udostępniane są w środowisku systemu ISOK (Informatyczny System Osłony Kraju) z zastosowaniem usług danych przestrzennych, udostępniających mapy (Map Services) oraz zbiory danych (Data Services).

Głównym celem opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego jest stworzenie podstaw do opracowania planów zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) – ostatniego etapu wdrażania Dyrektywy Powodziowej. Głównym celem PZRP jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej, poprzez realizację działań służących minimalizacji zidentyfikowanych zagrożeń. Działania te prowadzić będą m.in. do obniżenia strat powodziowych. PZRP obejmują wszystkie aspekty zarządzania ryzykiem powodziowym – zapobieganie, ochronę i przygotowanie do wezbrania, w tym prognozowanie powodzi i systemy wczesnego ostrzegania. Ponadto uwzględniają m.in. analizę kosztów i korzyści, obszary o potencjalnych możliwościach retencyjnych, a także cele środowiskowe zawarte w Ramowej Dyrektywie Wodnej, zasady gospodarowania wodą i formy użytkowania gruntów, elementy planowania i zagospodarowania przestrzennego, ochronę przyrody, żeglugę i infrastrukturę portową, prognozowanie powodzi i systemy wczesnego ostrzegania oraz infrastrukturę krytyczną.

W ramach PZRP określono 3 cele główne, którym odpowiada 13 celów szczegółowych:

- 1) zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego:
 - a) utrzymanie oraz zwiększenie istniejącej zdolności retencyjnej zlewni w regionie wodnym,
 - b) wyeliminowanie lub unikanie wzrostu zagospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
 - c) określenie warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obwałowaniami,
 - d) unikanie wzrostu oraz określenie warunków zagospodarowania na obszarach o niskim (Q 0,2 %) prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi;
- 2) obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego:
 - a) ograniczenie istniejącego zagrożenia powodziowego,
 - b) ograniczenie istniejącego zagospodarowania,

- c) ograniczenie wrażliwości obiektów i społeczności na zagrożenie powodziowe;
- 3) poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym:
 - a) doskonalenie prognozowania i ostrzegania o zagrożeniach meteorologicznych i hydrologicznych,
 - b) doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź,
 - c) doskonalenie skuteczności odbudowy i powrotu do stanu sprzed powodzi,
 - d) wdrożenie i doskonalenie skuteczności analiz popowodziowych,
 - e) budowa instrumentów prawnych i finansowych zniechęcających lub skłaniających do określonych zachowań zwiększających bezpieczeństwo powodziowe,
 - f) budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia i ryzyka powodziowego.

Dla obszaru opracowania został opracowany „Projekt planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego” (KZGW, 2016).

W ramach wstępnej oceny ryzyka powodziowego w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego wyznaczono 18 obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi o łącznej powierzchni 1 384,2 km² (przyczyną były powodzie rzeczne i powodzie wywołane cofką odmorską). Powierzchnia ta stanowi ok. 7 % powierzchni całego regionu wodnego, 1,2 powierzchni dorzecza Odry oraz ok. 0,4 % powierzchni całego kraju. Na podstawie analizy map zagrożenia powodziowego określono, że na rozpatrywanym obszarze blisko 32 tys. ha obszaru znajduje się na terenie o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 500 lat, a w przypadku powodzi raz na 100 lat i raz na 10 lat, znajduje się odpowiednio około 30 tys. ha i 26 tys. ha. Liczba mieszkańców na obszarach o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 500 lat, raz na 100 lat i raz na 10 lat wynosi odpowiednio około 8,5 tys., 6,8 tys. i 4,5 tys. Powyższe wartości odnoszą się do zagrożenia od strony rzek. W przypadku zagrożenia od strony morza przy zagrożeniu raz na 500 lat i raz na 100 lat powierzchnia obszarów zagrożonych wynosi odpowiednio 45,3 i 42,9 ha, przy ilości mieszkańców na terenach zagrożonych powodzią wynoszącą odpowiednio około 28,6 i 21,1 tys.

Wyróżniamy techniczne i nietechniczne środki ochrony przeciwpowodziowej. Do technicznych środków zalicza się: budowle stale piętrzące wodę (łącznie z melioracjami szczegółowymi):

- zapory ziemne i betonowe,
- jazy,
- przelewy,
- śluzy żeglugowe,
- elektrownie wodne,
- wrota przeciwpowodziowe,

i budowle okresowo piętrzące wodę:

- wały przeciwpowodziowe,
- duże wielofunkcyjne zbiorniki wodne, ,
- suche zbiorniki wodne,
- przepompownie.

Nietechnicznymi środkami ochrony przeciwpowodziowej jest system monitoringu, prognozowania i hydrologicznych i meteorologicznych krajowego systemu zarządzania kryzysowego. Krajowy system zarządzania kryzysowego w obrębie hydrologii i meteorologii można w uproszczeniu rozdzielić między IMGW – PIB w zakresie prognoz i ostrzeżeń, oraz organy państwowe w zakresie zarządzania i reagowania.

Właściwym sposobem ochrony przed powodzią jest użytkowanie terenów zalewowych w sposób niewrażliwy na skutki zalania. Najskuteczniejszym i najwłaściwszym sposobem uniknięcia szkód na obszarach narażonych na zalanie wodami powodziowymi jest maksymalne ograniczenie ich zainwestowania, a w szczególności wykluczenie spod zabudowy mieszkaniowej, jak również ochrona i zwiększenie jak największej powierzchni retencyjnej na terenach nadrzecznych poprzez dążenie do osiągnięcia lub utrzymania odpowiedniej ilości zasobów wodnych w sposób naturalny (np. ochrona mokradeł, torfowisk, lasów, oczek wodnych czy starorzeczy).

Na podstawie wyników analizy w ujęciu obszarów gmin w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego poziom zintegrowanego ryzyka powodziowego na poziomie wysokim i bardzo wysokim występuje:

OD RZEK:

- na Odrze w gminie: Kostrzyn nad Odrą, Cedynia;
- na Inie w gminie: Stargard;

OD MORZA:

- Szczecin, Świnoujście, Dziwnów, Stepnica, Darłowo, Ustka, Goleniów.

Na podstawie ww. informacji stwierdza się, że w obszarze nadbrzeżnym Zalewu Szczecińskiego, w tym analizowanego portu morskiego, tereny o wysokim i bardzo wysokim ryzyku powodziowym zlokalizowane są:

- w części północnej (obszar na zachód i wschód od cieśniny Świna aż po Przytór i południową część miasta Międzyzdroje),
- w części wschodniej (obszar na południu Wyspy Wolin oraz od miejscowości Skoszewo aż do gminy Goleniów),
- cała część południowa (obszar od Trzebieży, poprzez Police aż na teren gminy Goleniów),
- w części zachodniej (od jeziora Nowowarpieńskiego aż po Brzózki).

Dnia 21 listopada 2017 r., Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie podpisał z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej umowę o dofinansowanie projektu pn. „Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie”. Projekt jest finansowany ze środków unijnych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Oś priorytetowa II: Ochrona środowiska w tym adaptacja do zmian klimatu, Działanie 2.1 Adaptacja do zmian klimatu wraz zabezpieczeniem i zwiększeniem odporności na klęski żywiołowe, w szczególności katastrofy naturalne oraz monitoring środowiska. Wartość projektu to ok. 600 tysięcy złotych, z czego dofinansowanie UE wyniesie ok. 510 tys. złotych.

Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego wynika z zapisów Ustawy Prawo wodne i jest niezbędna dla wykonania postanowień unijnej Dyrektywy Powodziowej. Jest to realizacja drugiego cyklu planistycznego. W wyniku przeglądu i aktualizacji MZP i MRP od strony morza powstaną mapy oraz bazy danych przestrzennych, przedstawiające zagrożenie oraz ryzyko powodziowe od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych. Prace będą obejmować aktualizację map już opracowanych (wykonanych w pierwszym cyklu planistycznym), jak również opracowanie nowych map dla obszarów wskazanych w wyniku przeglądu i aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego. Aktualizacja map będzie obejmować przygotowanie właściwych danych wejściowych, przeprowadzenie modelowania hydraulicznego oraz wygenerowanie nowych map zagrożenia powodziowego, a następnie map ryzyka powodziowego w postaci bazy danych

przestrzennych oraz wizualizacji kartograficznych. Po opracowaniu wszystkie dane zostaną przekazane Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie.

Na początku listopada, w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, została zawarta umowa z firmą Multiconsult Polska Sp. z o. o. z Warszawy na realizację zadania pn. „Wykonanie przeglądu i aktualizacji map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie”, na kwotę ok. 444 tys. złotych. Zgodnie z umową, termin realizacji zamówienia to 31 maja 2019 roku.¹²

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- W związku z występującym na obszarze opracowania zjawiskiem „cofki” należy przewidzieć działania mające na celu zabezpieczenie brzegów morskich wód wewnętrznych przed ich degradacją.
- Rozwój turystyki, wymagający wyznaczenia nowych terenów pod zabudowę, a także rozwój infrastruktury czy dokonywanie prac mających na celu stabilizację podłoża lub sztuczne kształtowanie brzegu, wymaga przeprowadzenia wyprzedzająco inwentaryzacji flory i fauny pod kątem występowania gatunków chronionych.
- W zagospodarowaniu brzegów portu należy uwzględnić zasięg obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.
- Właściwym sposobem ochrony przed powodzią jest użytkowanie terenów zalewowych w sposób niewrażliwy na skutki zalania.

¹² <http://www.ums.gov.pl/191-przegląd-i-aktualizacja-map-zażrozenia-i-ryzyka-powodziowego.html>

4. Ochrona brzegów

Ochrona brzegów morskich jest jednym ze statutowych zadań Urzędów Morskich, realizowanych przez Inspektorat Ochrony Wybrzeża. Zakres prac ochronnych realizowanych na polskim wybrzeżu jest zdeterminowany przez obserwowane od ponad wieku tempo erozji brzegów (spowodowaną podnoszeniem się poziomu morza) oraz postępującą antropopresję.

Stosowane w Polsce metody ochrony brzegów można podzielić ze względu na ich działanie, na: bierne i czynne oraz, ze względu na zastosowane techniki i konstrukcje: na biotechniczne i hydrotechniczne – odpowiednio mniej i bardziej ingerujące w środowisko. Budowle hydrotechniczne (techniczne) są wznoszone na silnie abradowanych lub narażonych na niszczenie odcinkach brzegu, wymagających ochrony (ochrony walorów przyrodniczych lądu/wybrzeża, infrastruktury). Metody technicznego zabezpieczenia brzegów obejmują konstrukcje budowli poprzecznych oraz wzdłużnych w stosunku do linii brzegowej (Basiński 1993, Onoszko 1999). Budowle te stosowane są w podbrzeżu, na linii wody/plaży lub u podnóża lądowej części wybrzeża. Zabezpieczają przed rozmywaniem stoki wydmy lub klifów. Budowle bierne stosowane są tam, gdzie głównym czynnikiem niszczącym jest działalność fal morskich. Ich zadaniem jest zahamowanie erozji i zabezpieczenie stanu brzegu morskiego. Budowle czynne mają za zadanie nie tylko tłumić falowanie, ale również przyczyniać się do zatrzymywania osadu w podbrzeżu i na plaży. Na plaży lub jej zapleczu budowle stanowią różnorodne opaski brzegowe, okładziny brzegowe, wały przeciwsztormowe. Budulcem jest beton, stal, kamień łamany, prefabrykaty (gwiazdobloki), kosze z wypełnieniem kamiennym (gabiony), rzadziej jako uzupełnienie – worki geotekstylne w lub geotuby wypełnione piaskiem.

Podstawowym zadaniem ochrony brzegów jest budowa, utrzymanie i ochrona umocnień brzegowych oraz zalesień ochronnych w tzw. pasie technicznym (oraz podbrzeżu) przed oddziaływaniem ze strony morza, przy zachowaniu właściwego stanu środowiska. Inspektoraty posiadają jednostki terenowe zwane Obwodami Ochronnymi, które odpowiadają za stały monitoring wydzielonych odcinków brzegu morskiego.

Wieloletni program ochrony brzegów morskich

Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. z 2016 r., poz. 678) (POBM) wprowadzono program, którego realizację zaplanowano na lata 2004–2023. Celem POBM jest:

- wzmocnienie i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich;
- stabilizacja linii brzegowej, zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów;
- prowadzenie i rozszerzanie zakresu monitoringu stanu wybrzeża morskiego i strefy wód przybrzeżnych.

Od 2004 roku techniczna ochrona brzegów odbywa się więc zgodnie z ustawą, w której zapisano zadania na lata 2004-2023 dotyczące:

- budowy, rozbudowy i utrzymania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzegów morskich,
- zapewnienia stabilizacji linii brzegowej według stanu z 2000 roku i zapobiegania zanikowi plaż,

- monitorowania brzegów morskich, a także czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegów morskich mające na celu wskazanie koniecznych i niezbędnych.

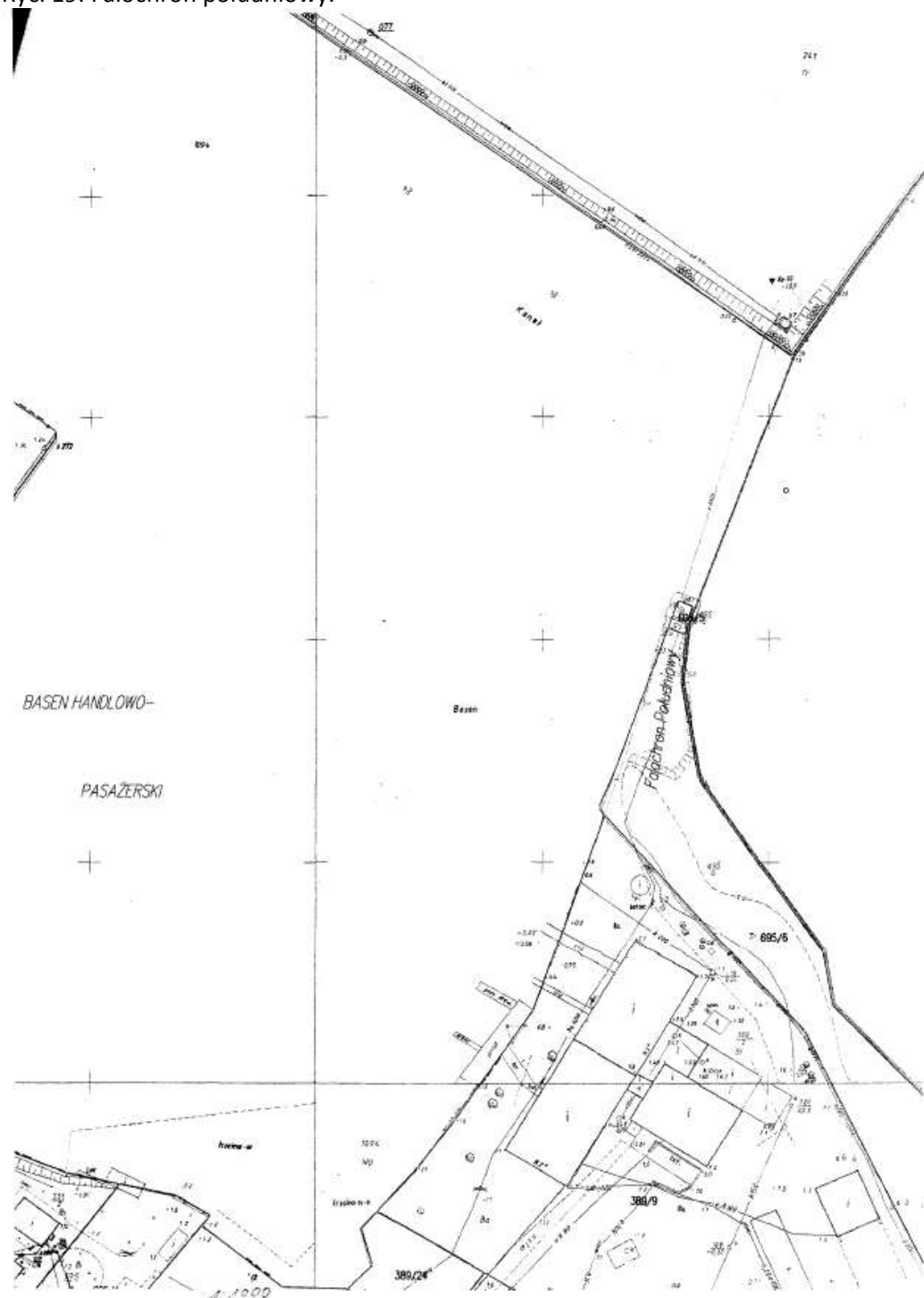
Zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy POBM, jest on realizowany przez dyrektorów urzędów morskich. Program jest finansowany z budżetu państwa oraz środków pozabudżetowych. Planowane szczegółowe nakłady na realizację zadań programu w latach 2004–2023 (według poziomu cen z 2001 r.) określono w załączniku do ustawy. W 2015 r. wykorzystano 90 % środków przeznaczonych na ochronę brzegów morskich. Urzędy realizujące założenia programu przeprowadziły w tym czasie 14 zadań. Na ich wykonanie było przeznaczonych 34,716 mln zł, z czego wykorzystano 30,716 mln zł.

Obiekty budowlane na nabrzeżach portowych:

➤ Falochron południowy

Trzon Falochronu stanowi palisada drewniana wypełniona kamieniami, a głowicę blok betonowy. Długość falochronu $L = 40,50$ m, szerokość $B = 3,50$ m, rzędna głowicy $+ 1,97$ m, rzędna dna $- 2,00$ m.

Ryc. 19. Falochron południowy.

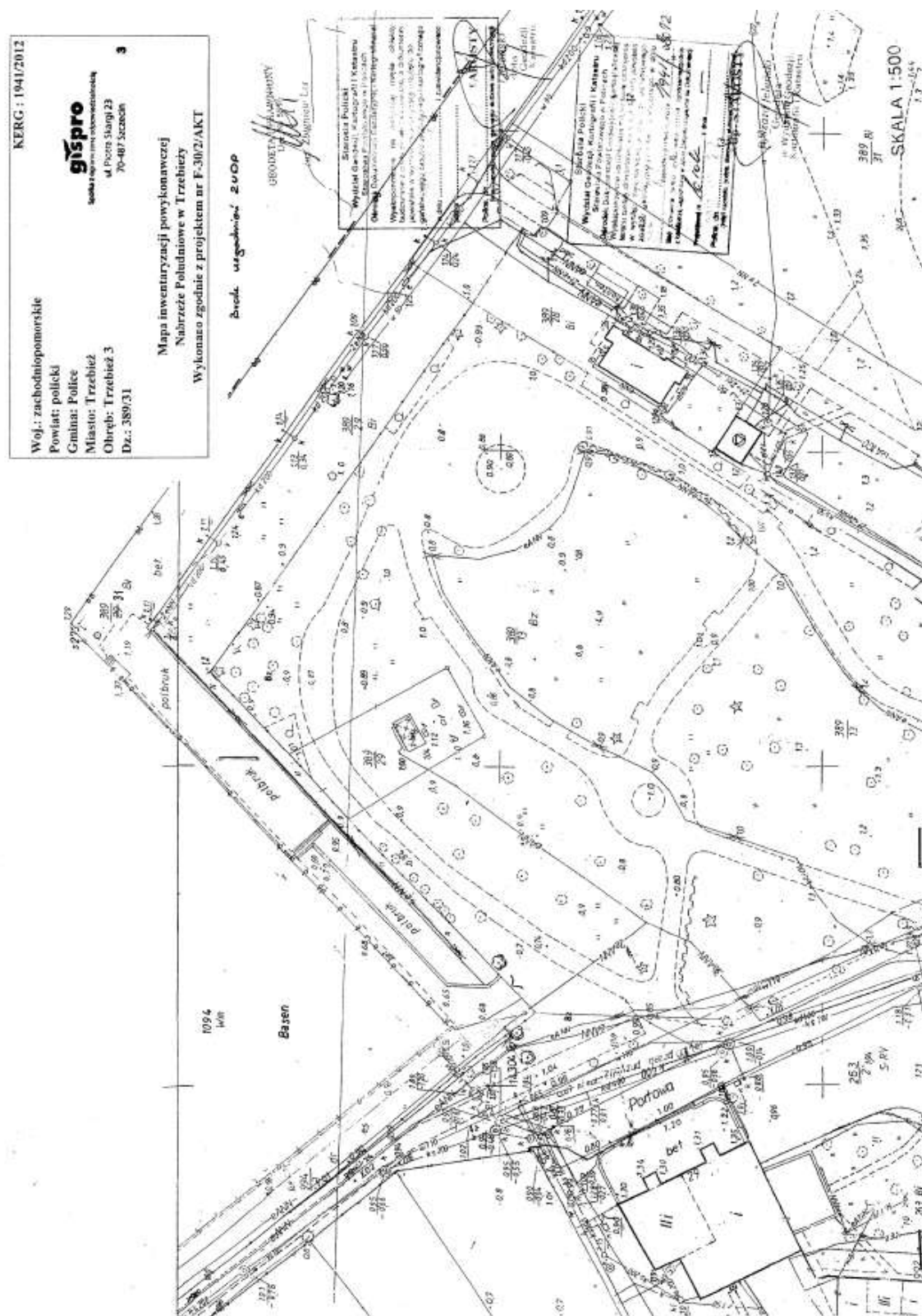


Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Falochron Południowy, 1999 r.

➤ Nabrzeże południowe

Nabrzeże południowe z uwagi na zmieniającą się głębokość i zróżnicowane warunki gruntowe zostało podzielone na 4 odcinki o różnej konstrukcji (płytkowe typu ciężkiego, oczepowe kotwione ściągamami do kozła palowego, oczepowe-wspornikowe). Całkowita długość nabrzeża wynosi 88,27 m.

Ryc. 20. Nabrzeże południowe.



Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Nabrzeże Południowe, 2013 r.

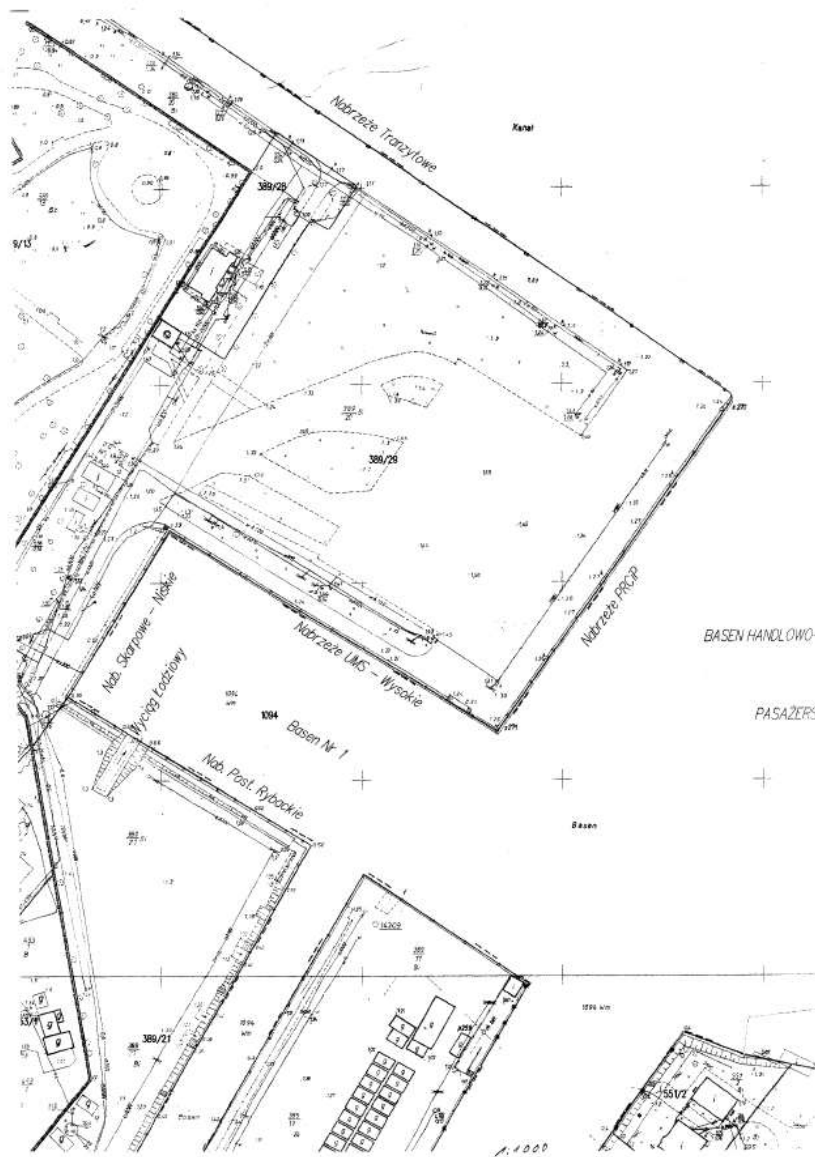
➤ Nabrzeże postojowe odcinek I-J

Nabrzeże postojowe zostało przebudowane w 2017 r. Obecnie konstrukcja jest stalową ścianką szczelną z grodzic o długości 11,00 m, zwieńczona oczepem żelbetowym ze ściągami stalowymi i traczami kotwiącymi. Nawierzchnię nabrzeża stanowi płyta żelbetowa. Długość całkowita nabrzeża L = 49,31 m.¹³

➤ Nabrzeże Urzędu Morskiego Wysokie, odcinek J-K

Nabrzeże ma konstrukcję żelbetową i długość L = 90,37 m.

Ryc. 21. Nabrzeże Urzędu Morskiego Wysokie, odcinek J-K.



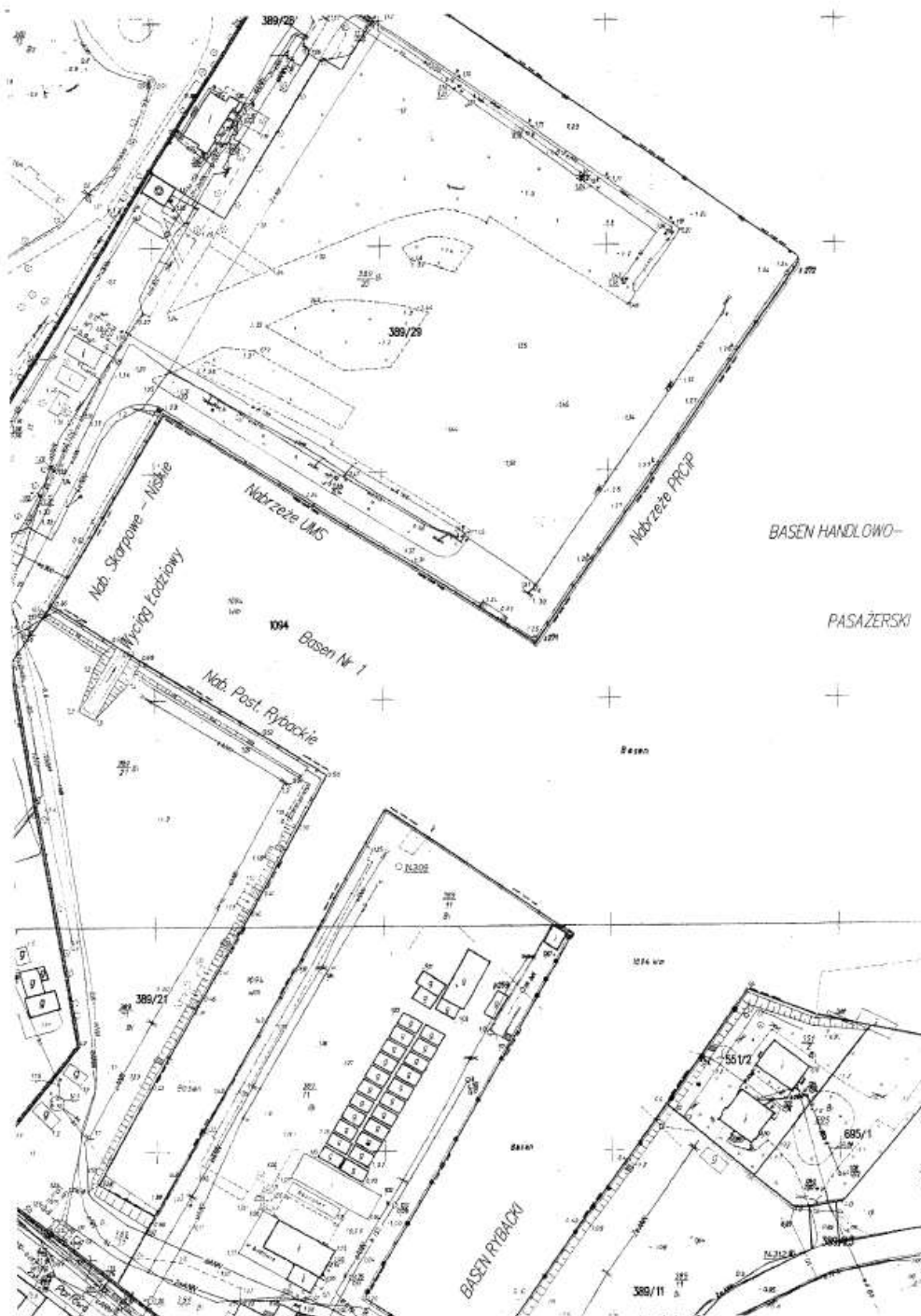
Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 2, Port Trzebież – Nabrzeże Urzędu Morskiego, odcinek J-K, 1999r.

¹³ Zgodnie z Książką Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Nabrzeże Postojowe I-J, 1999r.

➤ Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 1

Konstrukcja oczepowa na tylnej drewnianej ścianie szczelnej i przednich podwójnych palach drewnianych. Polery cumownicze podwójne. Gumowe urządzenia odbojowe. Długość nabrzeża 67,0 m.

Ryc. 22. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 1.

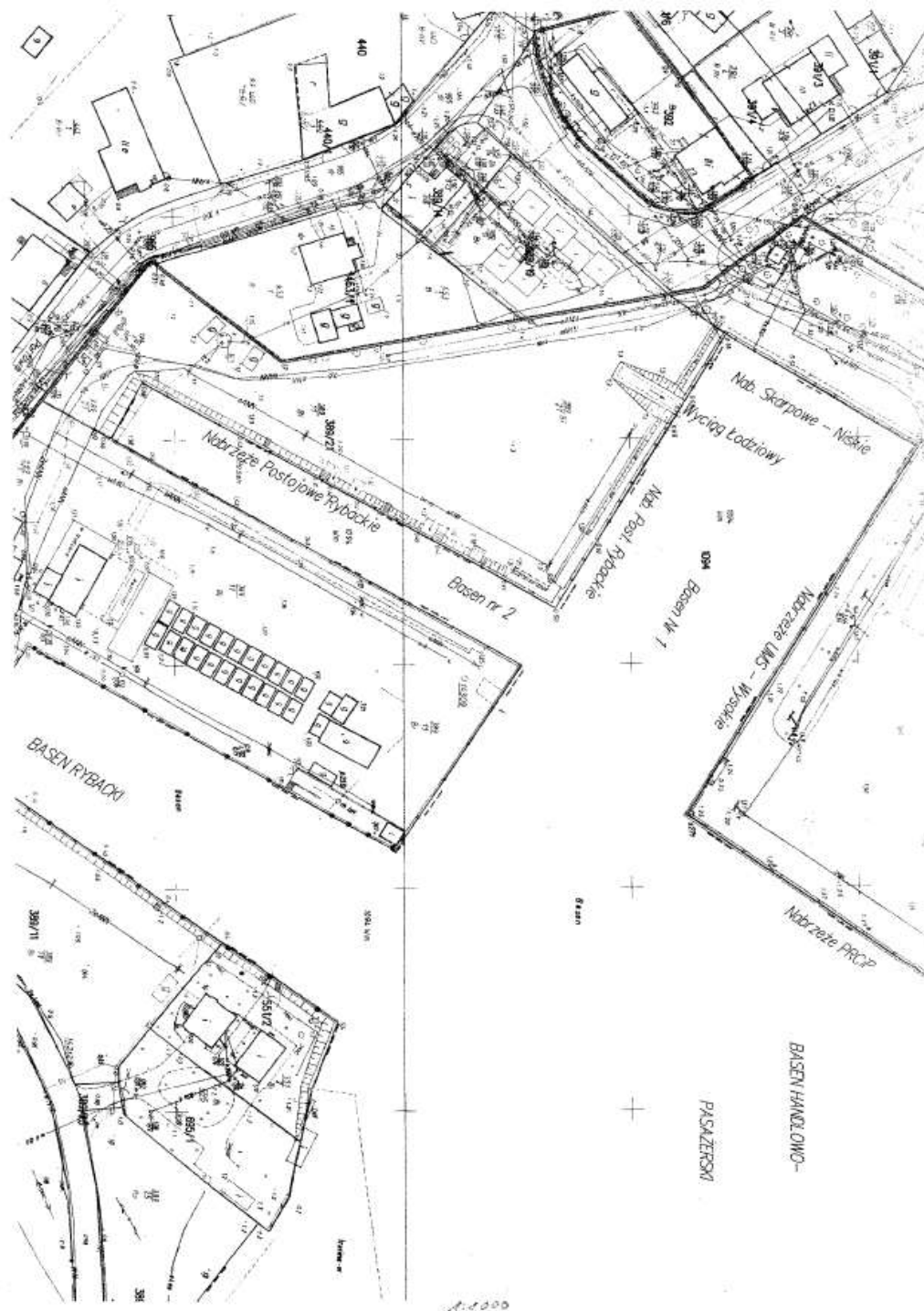


Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Nabrzeże Postojowe Rybackie Bn1, 1999r.

➤ Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 2

Konstrukcja oczepowa na tylnej drewnianej ścianie szczelnej i przednich podwójnych palach drewnianych. Polery cumownicze podwójne. Długość nabrzeża 106,0 m.

Ryc. 23. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 2.



Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Nabrzeże PRCiP, 1999r.

➤ Nabrzeże PRCiP

Nabrzeże wykonane w konstrukcji płyty żelbetowej na stalowej ścianie szczelnej i palach żelbetowych. Długość nabrzeża L = 102,3 m.

Ryc. 24. Nabrzeże PRCiP.

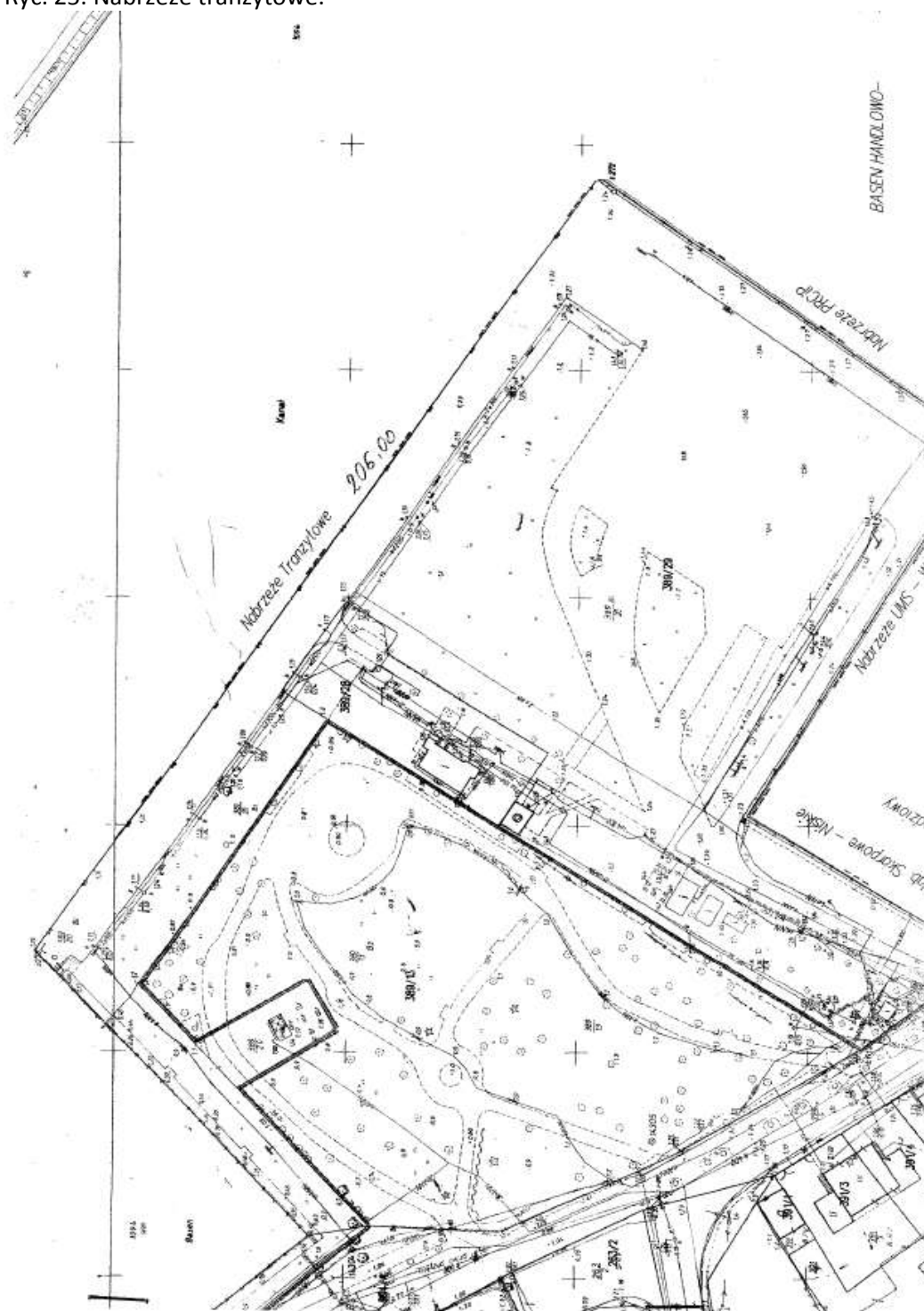


Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 2, Port Trzebież – Nabrzeże Postojowe Rybackie Bn2, 1999r.

➤ Nabrzeże tranzytowe

Konstrukcja płytowa z płytą wspartą na przedniej ścianie z pali żelbetowych o długości 18,0 m. Polery cumownicze podwójne, drabinki wyjściowe, odbojnice z opon, kątownik ochronny. Długość nabrzeża L = 206,10m.

Ryc. 25. Nabrzeże tranzytowe.

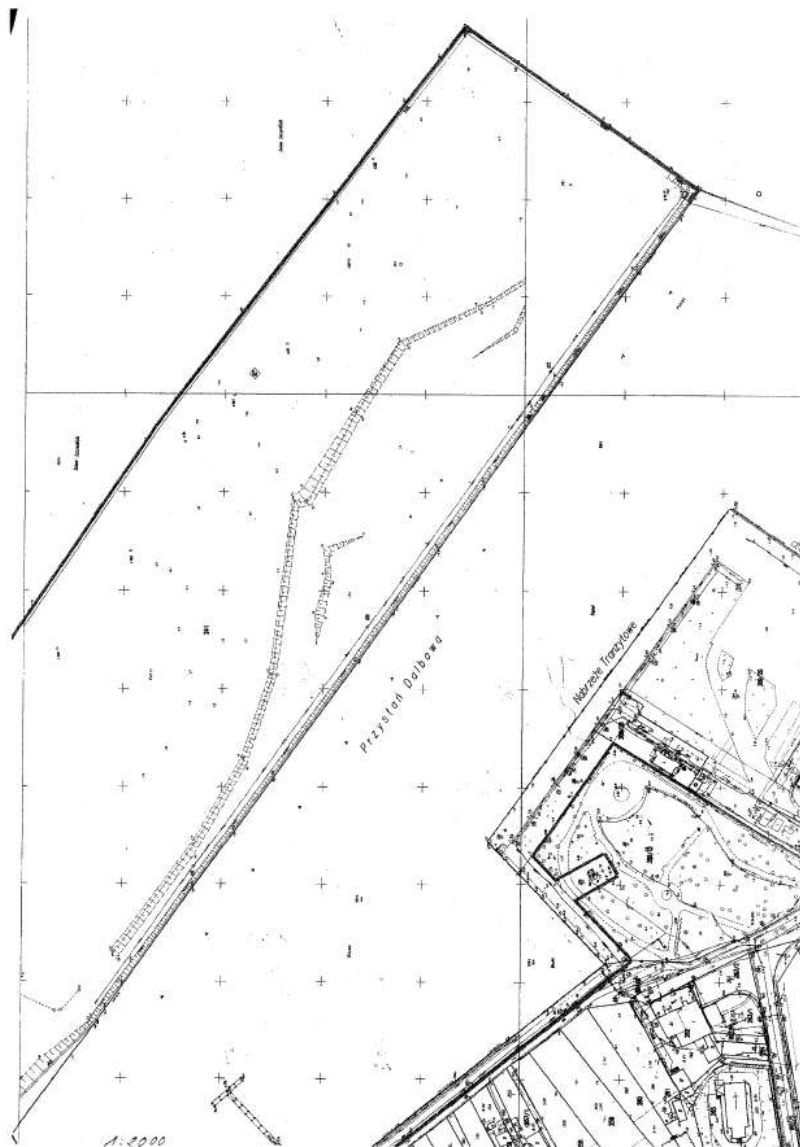


Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Nabrzeże Tranzytowe, 1999r.

➤ Przystań dalbowa

Po remoncie w 2013 r. przystań składa się z 9 dalb stalowych w rozstawie ok 40,0m. Pierwsza dalba wbita jest w odległości ok 100 m od narożnika wejścia północnego. Długość linii cumowniczej ok 595 m.

Ryc. 26. Przystań dalbowa.



Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 2, Port Trzebież – Przystań dalbowa, 1999r.

➤ Wyciąg łodziowy

Wyciąg przeznaczony do wyciągania łodzi rybackich i motorowych. Długość 15 m i szerokość 4,0 m.

Ryc. 27. Wyciąg łodziowy.

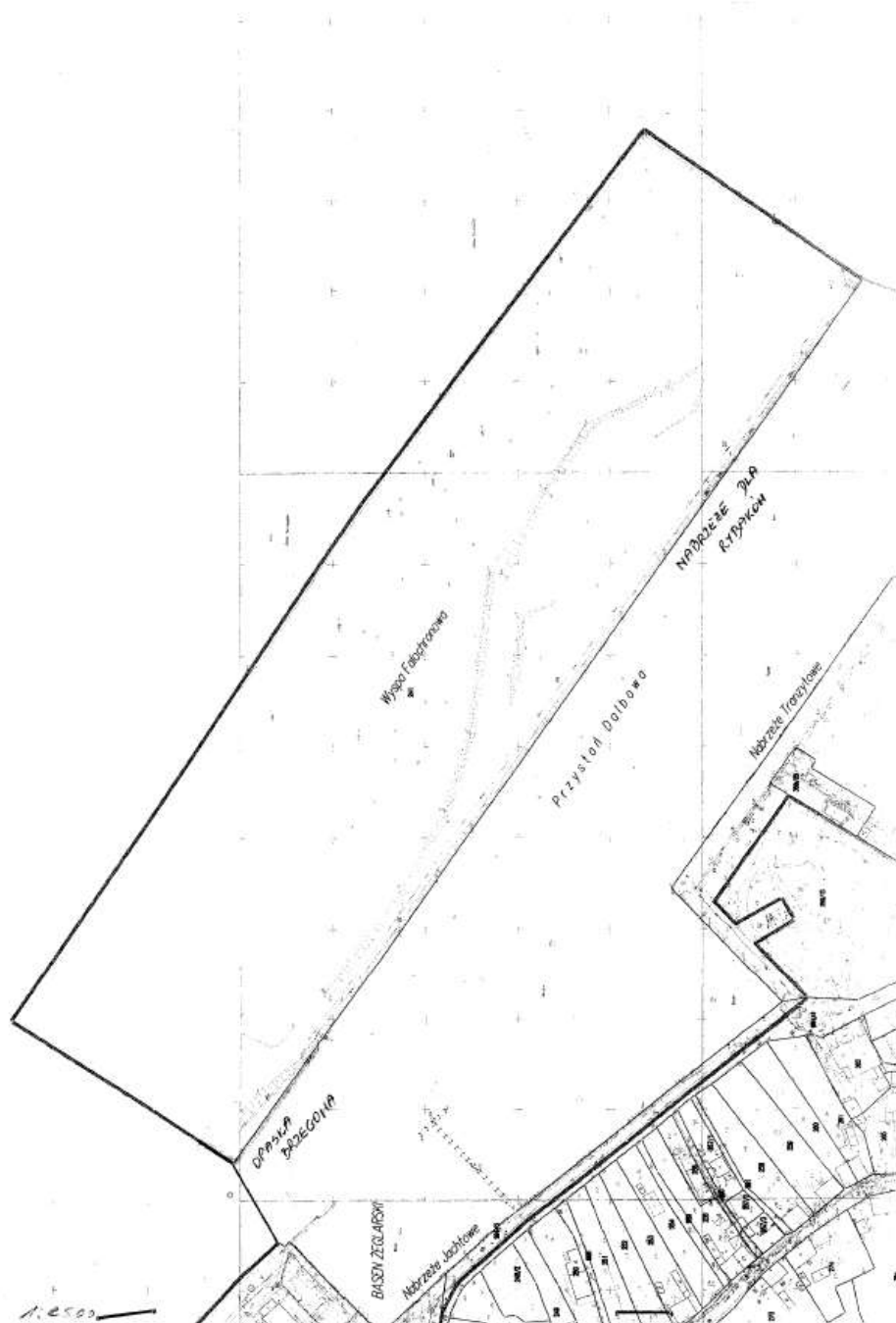


Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 3, Port Trzebież – Wyciąg łodziowy, 1999r.

➤ Wyspa falochronowa

W wyniku remontu nabrzeża w grudniu 2013 r. na nabrzeżu na wyspie wyodrębniono 2 odcinki umocnień: 1) opaska brzegowa o długości 1385,97 m i 2) nabrzeże dla rybaków o długości nabrzeża 36,62 m.

Ryc. 28. Wyspa falochronowa.



Źródło: Księga Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Wyspa falochronowa, 1999r.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Trzebieży:

- Nie należy ograniczać prac związanych z zabezpieczeniem przeciwerozryjnym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym na odcinkach brzegu wskazanych w ustawie o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich (Dz. U. 2016, poz. 678).
- W planowaniu należy uwzględnić zadania przewidziane Programem ochrony brzegów morskich na lata 2004-2028 oraz zapisy Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym.

- Należy założyć wzrost zarówno długości odcinków erodowanych i tempa ich niszczenia, jak również zmniejszającą się odporność brzegów na wzrost poziomu morza. Możliwa intensyfikacja ochrony brzegów silnie erodowanych, modernizacja i rozbudowa istniejących systemów, potencjalnie stanowiąca barierę dla wielu działań gospodarczych, np. rozwoju sportów wodnych czy istnienia rybackich przystani.
- Należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalne presje ze strony użytkowania obszarów portowych wywierane na brzeg i jego zaplecze.
- Należy uwzględnić uwarunkowania wynikające z istniejących obszarów prawnie chronionych i projektowanych do ochrony.
- Dla wszystkich portów i przystani należy zabezpieczyć utrzymanie brzegów lub wałów przeciwpowodziowych, zgodnie z wymogami normatywnymi, dotyczącymi urządzeń przeciwpowodziowych. W strefie pasa technicznego należy utrzymać brzegi w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

5. Plan zwalczania zanieczyszczeń

Dla portu w Trzebieży został opracowany plan zwalczania zanieczyszczeń na wodach portowych.¹⁴ Zgodnie z planem do miejsc szczególnie narażonych zanieczyszczeniem na obszarach portowych są:

- miejsca przeładunku substancji szkodliwych (nabrzeża)
- tory wodne i obrotnice statków
- kanały i baseny portowe o dużym natężeniu jednostek pływających

¹⁴ UMS, sierpień 2003

VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu.

Analiza istniejących uwarunkowań geo-środowiskowych, ekonomicznych, kulturowych i przestrzennych obszaru morskich wód Portu Trzebież pozwoliła na wskazanie relacji pomiędzy poszczególnymi formami zagospodarowania przestrzennego. Na podstawie złożoności tych relacji możliwa była identyfikacja obszarów problemowych, tzn. takich, gdzie zachodzi proces konkurowania o przestrzeń wód.

Najbardziej konfliktogennym sposobem wykorzystania morskich wód wewnętrznych okazała się infrastruktura liniowa.

1. Infrastruktura techniczna.

Istnienie podwodnej infrastruktury technicznej wprowadza szereg ograniczeń dla pozostałych form zagospodarowania i użytkowania terenu. Kable i rurociągi pozostają w konflikcie z:

- ochroną brzegów i miejscem wejścia kabla lub rurociągu w ląd,
- rybołówstwem (elementy sieci zaczepiające się o kable i rurociągi),
- żegluga (w zakresie kotwiczenia),
- ochroną przyrody (wyprowadzenie infrastruktury z wody na ląd (z uwagi na siedliska chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów).

2. Żegluga i porty.

Porty i żegluga wykazują konflikt z :

- obszarami wydobycia surowców (obszary zamknięte),
- infrastrukturą liniową (konieczność uporządkowania infrastruktury tak, aby nie stwarzała zagrożenia),
- nurkowaniem, kąpielami i sportami wodnymi (w obszarze portów i intensywnej żeglugi nurkowanie i kąpiele są niemożliwe, a inne sporty wodne są utrudnione),
- polami refulacyjnymi (ograniczenia żeglugi dla większych jednostek),

3. Turystyka.

Żeglarstwo pozostaje w konflikcie z:

- ochroną przyrody (płoszenie zwierząt, niszczenie siedlisk przybrzeżnych),
- nawigacją (redy, tory podejściowe wykluczone z żeglarstwa),
- ochroną brzegów (kolizje z umocnieniami brzegów),

4. Ochrona brzegów

Zwiększenie bezpieczeństwa terenów wysoko zainwestowanych łączy się z koniecznością budowy trwałych umocnień brzegowych, co może rodzić konflikty na linii użytkowej strefy brzegowej.

Konflikty, które mogą wystąpić na brzegu i podbrzeżu umacnianym budowlami trwałymi, dotyczą:

- infrastruktury dostępowej do portów,
- infrastruktury liniowej przecinającej strefę brzegową (generowanie zaburzeń morfo- i litodynamicznych),
- turystyki – uprawianie sportów wodnych, kąpiele w sąsiedztwie falochronów brzegowych,
- rekreacji i komunikacji – są pewnym zagrożeniem dla wypoczywających,
- ochrony przyrody (dla form ochrony przyrody konieczne jest zachowanie naturalnych procesów na jak najdłuższych odcinkach brzegu).

5. Ochrona przyrody

Większość obszaru Portu Trzebież znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” a część Portu Trzebież znajduje się w OSOP „Zalew Szczeciński”. Ponadto wykazane zostało Siedlisko *1150 Laguny przybrzeżne.

Mając na uwadze potencjalne konflikty pomiędzy rozwojem Portu Trzebież a ochroną przedmiotów ochrony ww. obszarów może zostać wskazana konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub obszary Natura 2000.

Mając na uwadze zaobserwowane konflikty przestrzenne w wykorzystaniu wód portu w Trzebieży, wyznaczono następujące obszary ich szczególnego nasilenia:

- tereny intensywnego wykorzystania turystycznego,
- tereny intensywnej eksploracji wędkarskiej.

VII. Wykaz tabel i rycin

Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium

Ryc. 2. Położenie arkusza Police na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogołka, K. Piotrowskiej (2006).

Ryc. 3. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.

Ryc. 4. Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.

Ryc. 5. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Trzebieży.

Ryc. 6. Lokalizacja łowisk wg nomenklatury używanej przez rybaków na Zalewie Szczecińskim.

Ryc. 7. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu w Trzebieży.

Ryc. 8. Granice obszarów żeglugi portowej na obszarze Zalewu Szczecińskiego

Ryc. 9. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.

Ryc. 10. Lokalizacja obiektów w Porcie w Trzebieży.

Ryc. 11. Dostępność drogowa obszaru portowego.

Ryc. 12. Długość nabrzeży w Porcie w Trzebieży.

Ryc. 13. Łodzie rybackie w Porcie w Trzebieży.

Ryc. 14. Akcje ratownicze w Porcie w Trzebieży.

Ryc. 15. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

Ryc. 16. Propozycja lokalizacji przycisku między wyspą Chełminek a Portem Trzebież.

Ryc. 17. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwego ministra.

Ryc. 18. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.

Ryc. 19. Falochron południowy.

Ryc. 20. Nabrzeże południowe.

Ryc. 21. Nabrzeże Urzędu Morskiego Wysokie, odcinek J-K.

Ryc. 22. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 1.

Ryc. 23. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 2.

Ryc. 24. Nabrzeże PRCiP.

Ryc. 25. Nabrzeże tranzytowe.

Ryc. 26. Przystań dalbowa.

Ryc. 27. Wyciąg łodziowy.

Ryc. 28. Wyspa falochronowa.

Tabela nr 1. Zestawienie ruchu jednostek w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Tabela nr 2. Zestawienie ruchu statków pasażerskich w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016

Tabela nr 3. Wykaz wydanych pozwoleń na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń

VIII. Wykaz materiałów źródłowych.

1. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geologicznej Polski 1:50 000. Arkusz Police (190). Warszawa 2009.
2. www.igipz.pan.pl
3. **Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy**
<http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>
4. Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego Polskich obszarów morskich dla Zalewu Szczecińskiego. Biuro Projektowe Piotr Kowalski. Szczecin. Lipiec 2017.
5. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
6. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ujście Odry i Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
7. Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009;
8. Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018;
9. Inwentaryzacja przyrodnicza dla potrzeb sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014 - 2026”. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin;
10. Prognoza oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028. Uniwersytet Szczeciński. Pracownia Ochrony Środowiska Paweł Molenda. Maj 2016;
11. Informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków w porcie w Trzebieży z UMS;
12. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016;
13. Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016;
14. Księgi obiektów budowlanych.